

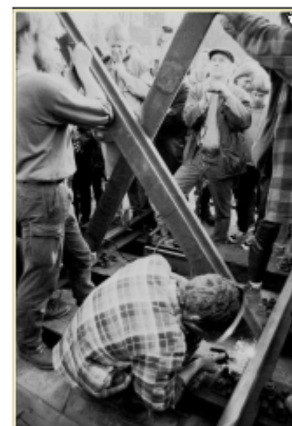


EXPOSITION

TRAINSTOPPING

INTERVENTION DANS LES TRANSPORTS FERROVIAIRES

Blocage et sabotage du trafic ferroviaire dans le contexte du mouvement antinucléaire



guide & manuel





Pendant l'action publique **« Castor ? Deballastage ! »**, Des milliers de personnes participent à l'enlèvement massif de ballaste sur la voie de chemin de fer parcouru par le transport Castor.



Des policier.es françaises et croates font également partie de la protection du Castor ; en mission d'apprentissage auprès de la police allemande ; les policiers français mettent en avant leur penchant pour la violence.

Au total, le Castor sera retardé d'une journée et demie par diverses actions tout au long du parcours de Valognes à Gorleben, aussi longtemps qu'aucun autre transport de déchets nucléaires auparavant.

Nov. 2011 14ème transport Castor

A Vastorf près de Lüneburg, **quatre activistes se sont ancré.e.s à la voie grâce à une construction en béton**. Les flics s'affairent pendant 15 heures à couper les chaînes.

Camp anti-Castor-à Valognes et le premier blocus massif de Castor en France : le matin, le jour du transport, 500 personnes se mettent en route vers la voie ferrée pour la bloquer. Les militant.e.s deballastent, tordent les rails, serrent des sabots sur les rails et un câble brûle ; les flics français font des attaques au gaz et à la grenade. Les résident.e.s alentours font preuve de solidarité. Le convoi Castor est immobilisé depuis plus de deux heures et demie. Avant que le transport Castor n'atteigne le Wendland, les ami.e.s du camp de Valognes sont déjà arrivées.



« Ende im Gelände »(c'es est fini,on bloque tout), une action de masse qui veut offrir un espace d'échange autour du concept de blocus ferroviaire, du sabotage sans organisation centrale et sans consensus d'action. Elle attire de nombreux petits et grands groupes d'action contre le transport Castor à Göhrde → Blocages ferroviaires, voitures de police en feu, lampadaires éteints, voie dégradée et occupée, sabots pour rails et crics sont utilisés, barricaes sur les routes ….

****

Sources : Gorleben Archiv, livres sur les transports Castor (Tolstefanz maison d'édition dans le Wendland) , AntiAtomAktuell (magazine antinucléaire), Indymedia, souvenirs de militant.e.s

CONTENT

	page
Introduction	1
Bienveneu !	3
A propos de cette exposition	4
Les transports : le Talon d'Achille de l'industrie nucléaire	5
Sûreté et sécurité	6
Nostalgie et résistance des chemins de fer	7
L'Expression et contenu politique	9
Démonter les craintes de seuil	10
Des tactiques variées	12
Construction d'un système ferroviaire	14
Détecter les transports nucléaires	16
Symboles de danger pendant le transport de matières radioactives	17
Observation des trajets	18
Arrêter les trains	18
Vitesse, masse, distance de freinage	19
Action de freinage d'urgence	19
LE BARRAGE	20
Les barrages assis	21
Barrages techniques	23
L'enchaînement...avec des tuyaux	24
L'enchaînement...sur un bloc de béton	26
L'enchaînement...en pyramide	27
Le barrage grâce à l'escalade	28
Des barrages à l'aide de trépiers	29
Barrages matériels	30
À la mémoire de Sébastien Briat	31
SABOTAGE	33
Déballaster	34
Les scies et les vis	36
Levier et coude	37
Sabot pour rails	39
Crochet pour caténaires	41
Incendies sur les câbles	44
Sabotage plus spécifique	46
RÉSISTANCE AUX TRANSPORTS NUCLÉAIRES - Présent et À Venir	48
Transport de minerai d'uranium Hambourg - Narbonne	49
Construction d'une ligne de transports nucléaires à Bure	51
CHRONOLOGIE DES TRANSPORTS DE DÉCHETES NUCLEÉAIRES CASTOR À GORLEBEN	55

Introduction

Documentation de l‘exposition :

« TRANSTOPPING - railblockades and sabotage in the history of antinuclear struggles »

Le 3 août 2019, l'inauguration de l'exposition « TRAINSTOPPING » a eu lieu dans l'ancienne gare de Lumeville près de Bure. En tant que collectif d‘artistes politiques Bure/Gorleben, nous l'avions déjà montrée lors de la fête culturelle rurale à Meuchefitz (dans le Wendland en basse-Saxe, Allemagne). En version traduite, nous l'avons installée avec le soutien de nombreuses personnes comme exposition permanente à la « Gare ».





Le chantier de CIGEO est situé à Bure et dans ses environs. C‘est le nom du centre d‘enfouissement de déchets nucléaires français prévu pour accueillir les déchets des 56 centrales nucléaires françaises. D‘ici à quelques années, 2 transports nucléaires Castor avec chacun 10 conteneurs chacun vont - selon les prévisions - arriver à Bure. Cela correspond à un camion toutes les 80 minutes qui descendra ensuite dans le trou de Bure - et ce, sur une durée de 100 ans !

La résistance à ce projet est ancrée dans la région depuis les années 90. Récemment, l'occupation de la forêt « Bois Lejuc », qui doit être défrichée pour CIGEO, a fait parler d‘elle et du projet.. Dans cette région agricole peu peuplée, de nombreux lieux de résistance se sont développés dans les villages.







Nov. 2006 10ème transport Castor

Trois pyramides sur la route rue contre le Castor - A Klein Gusborn, Langendorf et Splietau, quatre personnes s’enchaînent à chacune des trois structures. Les flics ont du mal à les faire sortir.*« Les pyramides Wendlandiennes ont été décorées avec les symboles des quatre compagnies d'électricité EON, Vattenfall, RWE et EnBW afin d'attirer l'attention sur les responsables de la technologie nucléaire qui méprisent la vie. Pour les bloqueurs, les pyramides de Gizeh sont un signe de l'éphémère de toutes les œuvres des Hommes ; elles s'effondrent après seulement 4000 ans. Mais les compagnies d'électricité et les politiciens prétendent garantir la sûreté des déchets nucléaires hautement radioactifs pendant plus de 100 000 ans. »* (Bäuerliche Notgemeinschaft)

Nov. 2008 11ème transport Castor

« On y arrive tous ensemble » - En petits ou grands groupes, les habitant.e.s du Göhrde se dirigent en direction de la voie ferrée - différentes formes d'action sont mise en place et interagissent sur l’itinéraire du convoi. (Lock-on à Eichdorf, « conspiration des nains » de WiderSetzen, actions militantes et de désobéissance civile)

Nov. 2010 12ème transport Castor

Cinq militant.e.s, dont un du Wendland, s'enchaînent aux rails à Caen (FR) et arrêtent le train. *« Notre résistance ne connaît pas de frontières nationales ! »* et *« pas de train de déchets nucléaires hautement radioactifs, ni à Bure ni à Gorleben ! »* Les personnes enchaînées sont détachés à la hâte par la police sans mesures de protection inadéquates. Deux d'entre elles sont blessées, elles subissent brûlures et coupures. Les militant.e.s sont ensuite condamnés à du surcis et/ou à des amendes.

Transports Castors dans le Wendland (La Hague - Gorleben) 2002-2011

Nov. 2002 6ème transport Castor

09/11 Manifestation de lancement sur le chantier du centre de d'enfouissement de déchets radioactifs à Gorleben avec 4000 personnes et 80 tracteurs. *« Nous sommes de nouveau ici et on déjà tout dit ! Après 25 ans, tout est dit ! (...) Comme nos élèves l'ont dit un jour :* ***'Si vous ne respectez pas nos vies, nous ne respectons pas vos lois'*** *(...) Donc, tout est dit. Maintenant, laissez nous agir! Prenez soin de vous ! »* (Birgit Huneke, BI)

Nov. 2003 7ème transport Castor

Action d'enchainement aux railsà Luneville par le groupe franco-allemand « Bandajewsky » qui stoppe le train pendant plus de deux heures. *'« Quand on était accrochés au rail, plusieurs trains de voyageurs sont passés devant le transport arrêté. Les passagers se trouvaient donc à 2 mètres des déchets nucléaires dont l'inventaire radioactif dépasse les retombées de Tchernobyl. Les conteneurs CASTOR irradient sur plusieurs mètres,[...] ' le serpent à plumes au nom du groupe d'action "Bandajewsky ».*

Nov. 2004 8ème transport Castor

« Sébastien est décédé le 7 novembre 2004, lorsque la locomotive du transport de déchets nucléaires à Gorleben l'a percuté. Quelques semaines auparavant, il avait décidé d'agir avec d'autres pour rendre publique la vulnérabilité de ces transports. (...) » D'après l'explication de ses compagnons.

Beaucoup d'actions et de blocages se déroulent **dans le chagrin et la colère.**

Avril 2005

Le groupe d'action franco-allemand « A bientot » près de Nancy arrête le transport nucléaire de la centrale de stade vers l'usine de La Hague : *« Nous menons cette action ici et maintenant ; pour rappeler une fois encore le problème non résolu des déchets nucléaires. Nous avons consciemment choisi la forme d'action de l'enchaînement, malgré ou précisément à cause de la mort de Sébastien, [...]. Il ne s'agit pas ici de sécurité, de vie humaine et certainement pas d'environnement ; il s'agit bien du profit de quelques personnes. Pour nous, peu importe d'où ils viennent et où ils vont. »*

Nov. 2005 9ème transport Castor

Le **Rallye Monte Göhrde** invite à bloquer le transport Castor dans la forêt et sur les rails. Des milliers de personnes à pied, à cheval, à bicyclette ou à moto se lancent des défis : construire des barricades, dégrader la nouvelle route de la police, enlever leballast des voies, attacher des filets en laine contre les flics et leurs chevaux, rester sur les rails ou y laisser des chaussures, mettre le feu aux bottes de paille et....

L'ancienne gare de Lumeville (« La Gare »), est l'un de ces lieux depuis 2004 . C'est devenu le centre de la vie de nombreuses personnes et un important lieu de résistance - a dimension stratégique. Elle n'est qu'à quelques kilomètres de Bure. En outre, l'ancienne gare est située sur la ligne ferroviaire prévue pour le transport futur des déchets nucléaires. En conséquence, il faut s'attendre à ce que l'Etat tente d'exproprier ses occupant.e.s, on peut s'attendre à une véritable bataille autour de La Gare. La lutte pour La Gare et contre les futurs transports nucléaires pourrait devenir un nouveau point stratégique important (et fort intéressant) dans la lutte contre le CIGEO et son monde. Avec cette exposition, nous voulons, en tant que collectif d'art politique de la région du Wendland, partager nos expériences des combats antinucléaires passés et apporter ainsi une petite contribution au débat sur les stratégies futures de lutte. Le choix du site est également motivé par une solidarité de longue date entre luttes antinucléaires françaises et allemandes, tant à Bure que contre les transports CASTOR de La Hague à Gorleben.



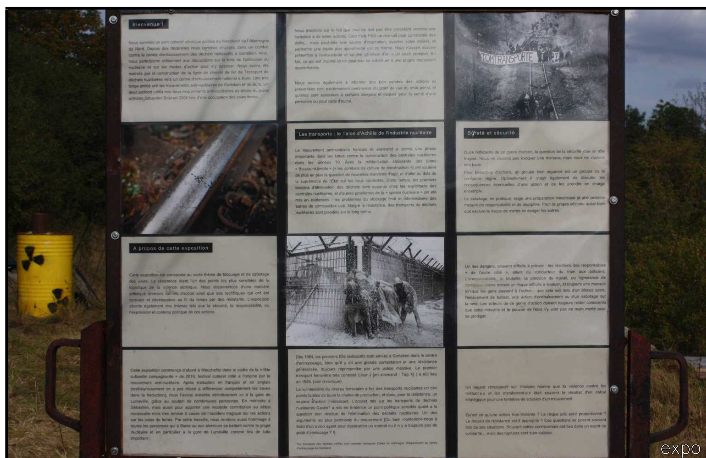


Ce guide doit permettre de suivre l'exposition en plusieurs langues. Mais il s'adresse aussi à ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas aller la voir.

Cette brochure n'est pas seulement destinée à accompagner l'exposition. Les pratiques de résistance montrées ici peuvent également inspirer pour d'autres luttes politiques. « L'interruption des flux d'électricité, de marchandises ou de données dans le but de perturber le fonctionnement de la logique capitaliste ou l'infrastructure de l'ordre établi a toujours été une forme de résistance. » (extrait du texte de l'exposition) Des trains de lignite ont souvent été bloqués dans la forêt de Hambach. A Wolfsburg, récemment, c'est un train avec des voitures VW flambant neuves qui a été bloqué - comme symbole de l'échec de la politique climatique d'un État dominé par les lobbys et l'a logique économique.

Nous espérons que la lecture ce cette brochure sera pour vous une « étincelle qui vous apportera de l'inspiration » , utile pour faire vos propres expériences en matière de blocages et de sabotage.

Bonne lecture à tous ! Vos Freaks du Wendland.



Bienvenue !

Nous sommes un petit collectif artistique politisé du Wendland de l'Allemagne du Nord. Depuis des décennies nous sommes engagés dans un combat contre le centre d'enfouissement des déchets radioactifs à Gorleben. Ainsi, nous participions activement aux discussions sur la folie de l'utilisation du nucléaire et sur les modes d'action pour s'y opposer. Nous avons été motivés par la construction de la ligne de chemin de fer de Transport de déchets nucléaires vers un centre d'enfouissement national à Bure. Une très longe amitié unit les mouvements anti-nucléaires de Gorleben et de Bure. Un deuil profond unifia nos deux mouvements anti-nucléaires au décès du jeune activiste Sébastien Briat en 2004 lors d'une occupation des voies ferrés.

Cette exposition commença d'abord à Meuchefitz dans le cadre de la « fête culturelle campagnarde » de 2019, festival culturel initié a l'origine par le mouvement anti-nucléaire. Après traduction en français et en anglais (malheureusement on a pas réussi a différencier completement les sexes dans la traduction), nous l'avons installée définitivement ici à la gare de Lumeville, grâce au soutien de nombreuses personnes. En mémoire à Sébastien, mais aussi pour apporter une modeste contribution au débat necessaire mais tres tendue à cause de l'accident tragique sur les actions sur les voies de ferres. Par notre travaille, nous rendons aussi hommage à toutes les personnes qui à Bures ou aux alentours se battent contre le projet nucléaire et en particulier à la gare de Luméville comme lieu de lutte important.

16 heures 800 personnes de l'action « WiderSetzen » sont encerclées le long de la route de transport entre Nebenstedt et Splietau.

Avant le départ du transport Castor **de la station de chargement de Valognes, les activistes de Greenpeace grimpent à un mât du système de signalisation de la voie ferrée**. Le train démarre à 19h30, soit environ 6 heures plus tôt que prévu, afin d'éviter une grève ferroviaire annoncée à Caen. A la frontière franco-allemande, près de Maximilansau, 150 personnes participent à une marche nocturne. Actions et blocages sur la suite de l'itinéraire du transport Castor.

A Harlingen, les activistes s'enchaînent à la cime des arbres au-dessus des rails.

12/11 Le train Castor est temporairement bloqué par 10 militant.e.s à Mommenheim (FR).

Dans le Lüneburger Tiergarten, près de Süschendorf et près d'Eimstorf, la police découvre des **blocs de béton** avec des dispositifs d'ancrage sur la voie.

Sit-in sur les rails avec "WiderSetzen » près de Pisselberg.

Rassemblement de 1 000 personnes et de 10 tracteurs à Hitzacker, 40 tracteurs au passage à niveau et environ 1 000 personnes sur les rails. 15 m de rails sont deballastés. Une centaine d'autres tracteurs bloquent tout accès à la ville.

13/11 Jour X[5]

Action descente en rappel sur corde d'un militant de Greenpeace sur les rails à Pussade.

Un autre groupe de l initiative « WiderSetzen" constitué de 1000 personnes se dirige vers la route près de Splietau. La police utilise des chiens et des chevaux.

300 moutons bloquent les rails à Pisselberg.

Immobilisation d'un train grande vitesse ICE à Lüneburg

Lock-on (enchainement aux rails) avec tube de 2 personnes entre Radbruch et Bardowick, le transport Castor doit attendre 2 heures.

Sur les routes du Wendland, « l'invasion des escargots » retarde la circulation et les mouvements de la police.

Le transport Castor est retardé par des actions : 200 personnes sont sur les rails près de Dahlenburg, deux personnes sont descendues en rappel au-dessus des rtails; Lock-On par des activistes de Robin Wood derrière la gare de Göhrde.

Sit-in de "WiderSetzen" avec des centaines de personnes sur la route près de Splietau.

200 à 400 personnes occupent la rue à Laase. Ils/elles sont encerclé.e.s.

La police est extrêmement brutale lorsqu'il s'agit d'évacuer et de « sécuriser » l'itinéraire du convoi avec des chiens et des chevaux.

17h15 Castor atteind la grue de chargement. manifestation à Dannenberg avec 2.000 personnes.

6 h Le Castor commence le tronçon de route vers Gorleben.

14-20/07 2002 **Camp de résistance international à Bure** (FR) contre le projet d'enfouissementde matières radioactives avec des ami.e.s du Wendland. Les Français se rendront au camp d'été antinucléaire international de Gorleben.

par la police dans la région du Wendland. De nombreuses conductrices / nombreux conducteurs ralentissent à la vitesse de l'escargot quand ils/elles rencontrent la BGS ou des convois policiers.

30/09 Un « Chemin de croix pour la création » de huit jours avec une croix de 6 mètres de long commence au parc Clamart de Lüneburg et mène au site de Gorleben.

06/10 A Bavendorf, un tronçon de voie de plus de 5 m de long est scié puis posé les uns sur les autres pour former un X.

14/10 **Des barricades d'arbres et des pneus brûlent à 9 endroits** dans le Wendland. « Ali Baba et les 40 voleurs » a lancé un signal de fumée contre le forcing des transport nucléaire malgré l'opposition de la population.

20/10 Journée d'action de la commission 'Trafic intérieur' de la République Libre du Wendland avec des manifestations à 7 endroits : ***« Nous en avons plein le dos d'être assiégé.e.s, surveillé.e.s et persécuté.e.s ! Nous n'attendons pas qu'un nouveau convoi Castor vienne - fini les vacances! »***

24/10. **Incendie criminel sur le pont de Seerau**. 2 remorques pleines de paille, des pneus en caoutchouc et un fût de 200 litres de diesel ont été disposés et allumés sous le pont. 20 m de traverses et 15 m de rail doivent être remplacés - la ligne reste pour le moment fermée.

25/10 : « WiderSetzen », un grand « blocage citoy.e.n » est annoncé pour le transport Castor prévu fin novembre. Les anti-nucléaires veulent désormais intervenir sur les lignes de chemin de fer principales grâce à de grandes manifestations et d'autres actions.

07/11 BGS trouve un bloc de béton agrémenté de tubes sur la voie près de Dahlenburg.

10/11 **Manifestation d'ouverture** contre le transport Castor à Lüneburg avec 10.000 personnes et à Karlsruhe avec 700 personnes.



11/11 Dans la zone du Wendland il est interdit de manifester le long de l'itinéraire de transport et à proximité des installations nucléaires. La police empêche également les personnes et les randonneurs d'accéder aux manifestations annoncées aux autorités; des contrôles routiers sont effectués partout.

A Splietau, malgré les interdictions, des centaines de personnes se rendre sur le terrain. A Nebenstedt se trouve également plusieurs centaines de personnes et 50 tracteurs.

15h **50 Les tracteurs qui bloquent la section de transport** de Quickborn sont imbriqués les uns dans les autres. La police prend des mesures restrictives contre les tracteurs pendant le transport de Castor. Elle interdit leur accès aux rassemblements légaux et immobilise également les véhicules loin en dehors de la zone d'interdiction.

A propos de cette exposition

Cette exposition est consacrée au vaste thème de bloquage et de sabotage des voies. La résistance étant l'un des points les plus sensibles de la logistique de la science atomique. Nous documentons d'une manière artistique diverses formes d'action ainsi que des techniques qui ont été concues et développées au fil du temps par des résistants. L'exposition aborde également des thèmes tels que la sécurité, la responsabilité, ou l'expression et contenu politique de ces actions.

Nous insistons sur le fait que ceci ne doit pas être considéré comme une incitation à de telles actions. Ceci n'est PAS un manuel pour commettre des délits... mais peut-être une source d'inspiration, susciter votre intérêt, et permettre une étude plus approfondie sur ce thème. Nous n'avons aucune prétention à l'exhaustivité et validité générale d'un sujet aussi complet. En fait, ce qui est montré ici ne peut pas se substituer à une propre discussion appronfondie.

Nous tenons également à informer que bon nombre des actions ici présentées sont extrêmement pertinentes du point de vue du droit pénal, et qu'elles sont associées à certains dangers et risques pour la santé d'une personne ou pour celle d'autrui.



Les transports : le Talon d'Achille de l'industrie nucléaire

Le mouvement antinucléaire francais et allemand a connu une phase importante dans les luttes contre la construction des centrales nucléaires dans les années 70. Avec la militarisation croissante des luttes « Bauzaunkämpfe » (« les combats de clôture de construction ») ont soulevé de plus en plus la question de nouvelles manières d'agir, et d'aller au delà de la suprématie de l'Etat sur les lieux contestés. Entre temps, les premiers besoins d'élimination des déchets sont apparus chez les exploitants des centrales nucléaires, et d'autres problèmes de la « spirale nucléaire » ont été mis en évidences : les problèmes du stockage final et intermédiaire des barres de combustible usé. Malgré la résistance, des transports de déchets nucléaires sont planifiés sur le long terme. Dès 1984, les premiers fûts radioactifs sont arrivés à Gorleben dans le centre d'entreposage, bien qu'il y ait une grande contestation et une résistance généralisée, toujours réprimendée par une police massive. Le premier transport ferrovière très contesté (Jour J [en allemand : Tag X]) a eût lieu en 1995. (voir chronique)

La vulnérabilité du réseau ferroviaire a fait des transports nucléaires un des points faibles de toute la chaîne de production, et donc, pour la résistance, un espace d'action intéressant. L'accent mis sur les transports de déchets nucléaires Castor(*) a mis en évidence un point politique sensible quant a la question non résolue de l'élimination des déchêts nucléaires. Un des arguments les plus pertinents du mouvement (Ou bien monterions-nous à bord d'un avion ayant pour destination un endroit ou il n y a toujours pas de piste d'aterissage ? !).

*les transports des déchets vitrifiés sont nommés transports Castor en allemagne (fréquemment au centre d'entreposage de Gorleben)





19h00 A Bavendorf, un activiste de Robin Wood s'enchaîne à la voie ferrée à l'aide un tube en acier. Pour l'évacuer, la police doit découper un morceau de rail. Le train Castor est à l'arrêt jusqu'à 21h30.

22 heures **Bloquage par quatre activistes au moyen d'un bloc de béton sous les rails près de Süschendorf.** Un autre activiste s'est enchaîné aux rails à côté. Le Castor atteint le blocage à 10h30 et attend.

22h30 La police confisque 3 motos et arrête leurs conducteurs.

0h00 action d'enchainement aux rails à Hitzacker. Il y a un activiste de Robin Wood enchaîné à Leitstade.

28/03 5 heures **Le train Castor doit faire marche arrière !** Il restera garé à Dahlenburg.

Il y a de nombreuses actions et blocages ou tentatives de blocagess sur la voie ferrée vers Dannenberg.

14 heures La dernière personne est extirpée du bloc de béton près de Süschendorf.

Les chemins à droite et à gauche de la voie ferrée ne sont plus praticables - **Il y a des barricades partout, en de nombreux endroits le ballaste est retiré des voies.**

16h50 Après 20 heures, le Castor roule de nouveau, doit s'arrêter encore et encore en raison d'actions et atteint la grue de chargement à 19h30.

La police encercle la Esso Wiese, utilise des canons à eau et donne des coups de matraque.

29/03 Le matin, le transport nucléaire quitte la station de chargement sur la route en direction de Gorleben. **Le long de la route, des milliers de personnes sont là pour tenter d'arrêter le convoie et semer l'agitation.**

Plus de 2000 personnes se rassemblent à Laase.

La police sécurise la route avec des cordons humains de sécurité, procède à des matraquages, projette du gaz poivré, utilise des canons à eau et des hélicoptères.

23/04 « Arrêt d'urgence » par freinage d'urgence sur le pont de Seerauer et action contre un transport imminent de déchets nucléaires de la centrale nucléaire de Neckarwestheim jusqu'à l'usine de plutonium britannique de Sellafield.

09/07 Fondation de l'association **« Gorleben Archiv e.V. »**.

22/07 Quelques personnes et une cuisine collective du Wendland participent à **une manifestation contre le site d'enfouissement prévu à Bure.**

02/09 L'action **« Invasion d'escargots »** et l'appel **« Nous n'abandonnons pas nos invitées »** pour le prochain transport Castor sont présentés. Après les interdictions de camper en mars, on organise une mise à disposition de lits pour les manifestant.e.s extérieur; les gens leur ouvrent leur maison . La « l'invasion des escargots » est une protestation contre l'état de siège

24/03 Lancement de la manifestation de protestation contre le transport Castor à Lüneburg avec une marche en étoile qui rassemble 16.000 personnes.

25/03 La Bäuerliche Notgemeinschaft organise l'action « Stunk » (Ca chauffe!) avec un défilé carnavalesque coloré de Gorleben à Seerau. ***« Partout dans le district administratif, on pouvait rencontrer des ribambelles de tracteurs qui se dirigeaient vers la STUNKPARADE »***, écrit le fil d'infos « TagX ticker »

26/03 Jour X[4]

6h45 Le train Castor quitte la gare de Valognes. Les activistes de Greenpeace le bloquent directement au départ. De nombreuses autres actions, manifestations et blocages ont lieu sur et le long de la voie ferrée jusqu'à Lüneburg et dans différentes villes d'Allemagne.

Tôt le matin, d'innombrables personnes se dirigent vers la voie ferrée. Des vigies, des promenades, des inspectionset des sabotages occupent la police entre Lüneburg et Dannenberg.

« Le soleil brille, des milliers d'endroit pour dormir sont encore à la disposition des manifestants pour les prochains jours: chez les gens, dans les églises, dans les gymnases et les écoles; on trouve de nombreux stands de ravitaillement le long de la route de transport, qui offrent des boissons et des repas chauds » déclare Mathias Edler, porte-parole de BI.

Blocage assis de « X-tausendmal quer » (X-milliers de fois en travers) avec 1000 personnes sur les rails à Wendisch Evern. 400 personnes sont transféré.e.s par bus ferroviaire en « garde à vue » à Lüneburg.

Des **milliers d'activist.e.s se mettent en mouvement** et parcourent les routes.

Des paysan.ne.s bloquent la route à Splietau pendant des heures avec 6 tracteurs. 600 personnes y construisent un mur protecteur en sacs de sable.

300 personnes arrivent sur les rails à Wörth.

Les militant.e.s de Bar-le-Duc se regroupent à 100 personnes à la gare. (Malheureusement 3 minutes trop tôt pour un train de voyageurs).

Attaque de la ligne à haute tension à Uelzen contre la DB.

27/03 50 activistes de Greenpeace montent sur pont Seerauer et descendent de là en rappel.

Les paysan.ne. bloquent simultanément plusieurs points de passage dans le Wendland, afin d'entraver la circulation et de bloquer le ravitaillement de la police : A Jameln il y a 20 à 30 tracteurs transportant des bottes de paille et environ 3000 sacs de sable pour bloquer la route. A Prisser il y a 15 tracteurs et 1000 sacs de sable. A Lüchow, 15 tracteurs bloquent le rond-point à l'extrémité de la ville en direction de Salzwedel. A Pudripp, la route fédérale 191 est également bloquée, 500 sacs de sable ont été déchargés à Küsten.

« X-tausendmal quer » occupe à nouveau les rails à Wendisch Evern avec la "tactique des cinq doigts".

Autour de la grue de chargement plusieurs blocages et des dizaines de tracteurs.

17h15 Le train Castor arrive à Lüneburg. En même temps, 150 personnes occupent la voie ferrée dans un sens contre le Castor et dans l'autre contre le train des prisonniers de Wendisch Evern.

18h00 **Manifestation à Dannenberg** avec 10.000 participant.e.s à l'Info-Camp sur l'Esso-Wiese.

19 h 8 militant.e.s de Greenpeace s'enchaînent avec une boîte sur les voies à Oldendorf.

Sûreté et sécurité

Outre l'éfficacité de ce genre d'action, la question de la sécurité joue un rôle majeur. Nous ne voulons pas évoquer une menace, mais nous ne voulons rien banir.

Pour beaucoup d'actions, un groupe bien organisé est un groupe où la confiance règne. Optimalement il s'agit également de discuter les consequences éventuelles d'une action et de les prendre en charge ensemble. Le sabotage, en pratique, éxige une préparation minutieuse et une certaine mesure de responsabilité et de discipline. Pour la propre sécurite aussi bien que exclure le risque de mettre en danger les autres. Un des dangers, souvent difficile à prévoir : les réactions des responsables « de l'autre côté », allant du conducteur du train aux policiers. L'irresponsabilité, la brutalité, la pression du travail, ou l'ignorance de nombreux sbires restent un risque difficile à évaluer, et toujours une menace lorsque les gens passent à l'action - que cela soit lors d'un blocus assis, l'enlèvement de ballast, une action d'enchaînement ou d'un sabotage sur la voie. Les acteurs de ce genre d'action doivent toujours rester conscients que cette industrie et le pouvoir de l'état n'y vont pas de main morte pourse protéger.

Un regard rétrospectif sur l'histoire montre que la violence contre les militant.e.s et les manifestant.e.s était souvent le résultat d'un calcul stratégique pour une tentative de scission d'un mouvement.

Qu'est ce qu'une action Non-Violente ? Le risque pris est-il proportionné ? Le moyen de résistance est-il approprié ? Ces questions se posent souvent lors de ses situations. Souvent cettes controverses ont lieu dans un esprit de solidarité.....mais des ruptures sont bien visibles.





Nostalgie et résis-tance des chemins de fer

Regardons en àrriere dans l'histoire. Depuis que le chemin de fer existe on a tourné la vis de résistance encore et encore : Le trans-port ferroviaire a toujours fait partie de l'infrastructure du pouvoir. L'histoire du chemin de fer comme le fer de lance de la colonisation est une histoire de capitalisme, de guerre et de colonialisme : développée au service du profit, à des fins économiques et militaires . Là où il y a op-pression et exploitation, il y a résistance ; partout dans le monde, les gens ont montré que cette infrastructure les rends vulnérables. Les chemins de fer et leurs voies ont été lieu de nombreuses actions de sabotage au fil du temps.

L'exemple le plus marquant est celui des nombreuses attaques de la population indigène sur les lignes de chemin de fer de la Western Union Rail. Considéré comme une force motice de l'installation des Européens/Blancs, cela a conduit à une guerre de déplacement contre la population indigène.

Dans la péninsule de Yucatàn (Mexique), entre 1905 et 1912, des Mayas indépendants ont maintes fois attaqué la ligne de chemin de fer Decauville Vigìa Chico-Santa-Cruz, qui avait été construite afin de facilliter des actions militaires à leur encontre. En 1913, les Mayas détruisent la ligne.

2001 Deux transports Cas tor en une année

A partir du 01/01 le dimanche **« prommenade sur la voie ferrée »** entre Lüneburg et Dannenberg.

15 janvier : Un train s'immobilise sur le pont Seerauer, les militant.e.s anti-nucléaires ont tiré le frein d'arrêt d'urgence.

21 janvier : 200 manifestant.e.s anti-nuclééaires effectuent un **« Test de résistance » du nouveau pont Seerauer.** Le leviers de frein d'urgence est gardés par BGS, et les toilettes du train sont verrouillées.

11/02 « Prommenadesur les voies » par « X-tausendmal quer» et « AktionsBündnisCastor » de Lüneburg avec 300 personnes sur les rails entre Lüneburg et Wendisch Evern.



12/02 BGS découvre une entaille de 1 cm de profondeur dans la voie ferrée à Hitzacker.

18/02 Près de Bavendorf, **un tronçon de rail de 2,5 m est découpé au chalumeau et est posé en X sur la voie**. Un conducteur de train ne tient pas compte de la rubalise, mais freine à temps.

24/02 Manifestation « Mum-menschanz und Schienen-tanz » (mascarde et danse sur les rails) à Dahlenburg avec 1.200 personnes. A Seedorf, les rails sont occupés pendant 20 minutes.

03/03 Dans le cadre de la campagne « X-tausendmal quer », l'action **« Une nuit dans les voies »** réunie environ 300 personnes qui occupent la voie ferrée. Ils/elles seront évacué.e.s à l'orée du jour.

08/03 **60 activist.e.s de Greenpeace occupent la grue de chargement** et peignent un grand X sur son mur. Ils ont mis une banderole « Stop Castor » sur la tour de la radio de la police.

09./03 Attaque aucrochet catenaires près de Berlin.

10/03 On tente encore et encore de diviser le mouvement anti-nucléaire. On voit des affiches dans le district : « Protester oui - violence non ». Elles ont été commandées par la police. Certaines sont enlevées parce qu'elles ont été agrafés aux arbres et aux abri-bus, d'autres ont été enlevés par des inconnu.e.s.

21/03 **La construction des camps de résistance commence** : à Govelin (après une expulsion à Schmessau), Hitzacker, Tollendorf, Wendisch Evern, Nahrendorf, Splietau, Laase, Gusborn. Presque tous les camps sont interdits. Malgré l'agacement et les brimades des fonctionnaires de police, la plupart des camps tiennent le coup.

23/03 Une **cinquantaine d'élèves occupent la salle de spor**t de Dannenberg et exigent qu'elle soit mise à disposition afin d'établir un camp pour les manifestant.e.s anti-nucléaires venant d'ailleurs.

13/11 Cortège légendaire "Gerhard, nous voilà" avec 150 tracteurs à Berlin et "Stunkparade" (aprade qui dit ca va chauffer) avec 6.000 personnes pour la sortie immédiate du nucléaire. Lors du rassemblement de clôture, il a été dit : ***« Aussi sûr que le printemps suit l'hiver, des milliers de personnes descendront de nouveau dans les rues lorsque le prochain Castor se rendra à Gorleben. »***

2000 La bataille du pont

07/01 Le Castor ne peut pas être transporté à Gorleben par l'itinéraire habituel en raison du délabrement du pont Seerauer. Il est question d'acheminer les matières radioactives par voie maritime ou par la ville d'Arendsee.

06/04 La société d'électricité Avacon veut démolir le poste transformateur au site d'enpreposage des déchets nucléaires à Gorleben. La BI annonce son intérêt pour l'achat du lieu. ***« Le bâtiment n'a jamais été un lieu de rencontre facile pour nous. C'est depuis des années un symbole de résistance, parce que nous avons mené nos actions dans son ombre »***, explique Susanne Kamien, présidente de BI.

01-04/06 **20 ans de la « République Libre du Wendland »** célébration de l'anniversaire « zwo1004 » de l'occupation du site de forage « 1004 » et du village de cabanes « République Libre du Wendland ».

14/06. Accord du gouvernement fédéral rouge-vert et du fournisseur d'énergie sur un « concept de sortie progressive du nucléaire ».

12/08 **« Les rails, la voie et les vis cassent, mais pas notre résistance »** - dans les mois qui suivent, des protestations et des actions contre la construction d'un nouveau pont adapté au transport Castor se succèdent.

23/09 Manifestation « Sortie du nucléaire - que des mensonges » avec 5.000 personnes an départ de Gedelitz jusqu'aux installations nucléaires.

01/10 **Début de l'arrêt d'exploration de la mine** prévue comme site d'enfouissementde Gorleben. Le « moratoire » entre en vigueur.

10/10 Action sur la grue de chargement à Dannenberg pour lutter contre des travaux qui permettraient de charger les conteneurs Castor plus rapidement et plus fréquemment. Client : DB, donateur : BLG.

13/10 **« Jour B »** (B = Brücke = pont) L'arrêt de la construction du pont ferroviaire près de Seerau est rejeté par le tribunal. Les travaux se poursuivent. Les militant.e.s anti-nucléaires, malgré une forte présence policière, se rassemblent pour la manifestation sur le pont à Hitzacker. Ils/elles occupent les rails le long du pont.

01/12 L'Office fédéral de la radioprotection (BfS) approuve une modification pour le site d'entreposage des conteneursà Gorleben. Celle-ci es condition nécessaire au retour des déchets radioactifs vitrifiés provenant de France. La voie est libre pour le transport Castor au printemps 2001.

31/12 L'année se termine avec des bottes de paille qui brûlent sur l'itinéraire du transport Castor.



C'est dans un train détourné que les membres de la « Brigade del Norte » (conduits par Pancho Villa et Emiliano Zapata) atteignent la ville de Cuenavaca, Morelos, lors de la Révolution Mexicaine, en 1911.



Pour des exemples historiques plus récents, nous avons les actions de sabotage de l'occupation anti-fasciste de la Seconde Guerre mondiale. La photo montre la préparation d'un dynamitage de voie par des partisans francais.



L'expression et contenu politique

Le fait est, qu'en tous lieux où la résistance s'exerce, les acteurs doivent avoir une controverse active entre ses différentes méthodes et moyens. Une « intervention ferrovière » va bien au delà de la simple question technique ou de la sécurité. Si l'action s'inscrit dans une lutte sociale et politique, le problème se pose de savoir comment un certain moyen peut-être utilisé et communiqué pour atteindre un objectif. Et quel est le degré de tolérance sociale. Ce qui est proportionné et ce qui ne l'est pas ne peut pas être déterminé objectivement. C'est une question de discours social et une stratégie personelle. Les concepts de résistance peuvent être déterminés dans le cadre de négociations collectives - « l'arrangement général ».

Les questions symboliques à ce sujet pourraient être : quelle est le violence d'un centre d'enfouissement planifié par un lobby corrompu par des entrepreneurs et des politiciens ? Quelle est la brutalité d'un bloquage assis, d'une rail cassée face à cela ? Une action s'explique t-elle d'elle même ? Comment cette action peut-être acceptée dans un environnement social qui n'est pas directement impliquée dans ces conflits ? Comment des personnes ayant des revendications individuelles, sécuritaires différentes et non négociables peuvent-elles lutter contre une « cause commune » ? Etc...

25/05 **Stop des transports Castor** : En réaction à l'augmentation significative des niveaux de rayonnement des conteneurs Castor, le ministère fédéral de l'Environnement arrête le transport ferroviaire des éléments combustibles usés dans le pays et vers l'étranger.

05/06 **Le centre d'information du BLG** (site pour les combustibles usés) **à Gorleben est occupé, débarassé et redécoré** par 70 membres de la Bürgerinitiative (BI, Initiative citoyenne) et de la Bäuerlichen Notgemeinschaft pendant 26 heures. La police n'interviendra pas.

16/09 Négociations de coalition entre le SPD et les Verts : les travaux d'exploration du sous sol destiné à recevoir les colis radioactifs à Gorleben doivent être interrompus pour un moment. Le débat sur la recherche d'un site d'enfouissement commence.

Octobre ***« Nous craignons qu'une grande partie voir la totalité des déchets reste collée au site de Gorleben . Nous n'allons pas rester les bras croisés, nous continuerons à nous opposer aux transports de déchets nucléaires. »*** (Wolfgang Ehmke, porte-parole de la BI)

12.12. **« L'aide juridique de Gorleben »** fête ses 20 ans.

1999 Sortie du nucléaire ? Ça chauffe !

Les débats et querelles concernant l'abandon progressif de l'énergie nucléaire, la recherche d'un site d'enfouissement définitif, l'arrêt de l'exploration du spus-sol et l'usine pilote de conditionnement de Gorleben (PKA) sont tous des thèmes qui préoccupent de plus en plus les politiciens et les opposants anti-nucléaire dans le Wendland depuis l'arrivée au pouvoir du gouvernement fédéral rouge et vert à la fin 1998.



24/02. **Selon la DB, le pont ferroviaire de Seerau n'est pas adapté au transport Castor**. Il est délabré et doit être rénové.

27/02. Manifestation au nom de la résistance contre la mise en service de l'a PKA et contre l'enfouissement dépôt. 2.000 personnes et 60 tracteurs se dirigent vers les installations nucléaires. Les clôtures sont démolies, la PKA est assiégée et des sacs de sable sont versés devant la porte de la PKA en guise de « protection symbolique contre l'envahissement par les déchets nucléaires ».

01/04 **Le déchtet promulgant l'arrêt des transports Castor est levé** par les gouvernements de la France et de l'Allemagne.

05/05 Pour l'instant il est dit que le pont de Seerauer restera tel quel (classé monument historique) mais le convoi Castor ne peut pas le traverser.

22-24/10 Conférence d'automne avec 170 représentant.e.s d groupes de toute l'Allemagne à Dannenberg. L'inauguration du symbol itinérant du mouvement antinucléaire, **« Le crochet d'Or »**, metle syndicat de police et les politicien.ne.s du district hors d'eux/elles.

Début novembre : le ministre de l'Environnement Jürgen Trittin annonce la reprise des transports Castor.

Les **barrages devant la grue de chargement**, à Pudripp et Splietau, sur la route sud du transport routier, sont maintenus. La partie nord de Quickborn est bouclée par la police.

L'après-midi : Au niveau des barrages, les gens sont **encerclés** par la police pendant des heures, en partie fichés. Un bon nombre d'entre eux/elles sont emmenés dans des endroits inconnus.



05/03 0h27 9000 personnes sont assises avec **« X.tausendmal quer » devant la grue de chargement**. L'évacuation commence et dure des heures. Les personnes qui sont dégagées sur le côté s'assoient à nouveau plus loin sur la route. Après 4 ou,5 heures, la police utilise des canons à eau et donne des coups de matraque. L'évacuation ne se fait pas plus vite, mais est de plus en plus brutale.

10 h. Le blocage est dispersé. Il y a un groupe de résistant.e.s de 1 000 à 2 000 personnes dans un champ près de la route. **Entre les arbres au-dessus de la voie ferrée, les activistes sont suspendu.e.s à des cordes.** *« tant pis, les Castors passeront sous eux* , dit la police.

11h45 Les remorques basses qui transportent les chargements nucléaires quittent la zone où se situe la grue de chargement. Le camp de Pölitz avec ses 400-500 personnes, est nassé. A Quickborn, 200 personnes occupent la rue et des barricades sont en feu un peu plus bas. Près de Splietau, des hélicoptères de transport de troupes de la BGS sont utilisés. Les officiers coupent des clôtures et crèvent sans prévenir une soixantaine de pneus des tracteurs qui sont garés à Splietau.

Pendant l'acheminement du convoi nucléaire via le réseau routier, **les gens occupent la route et barre la route au Castor**. Des canons à eau continueront d'être utilisés tout le long du parcours.

15h10 le transport du Castor atteint le site d'entreposage 14 heures après le chargement. Il s'agit là encore de **la plus grande opération policière de l'histoire de la RFA** : 30 000 policièr.e.s de la police et de la BGS, dont près de 15 000 en Basse-Saxe. Le coût : près de 160 millions de DM.

1998 Pas de Castor

16/03 46 enseignant.e.s de la région du Wendland voient leur salaire réduit par le gouvernement du district de Lüneburg, car ils n'étaient pas à l'école le jour X3, ils protestent.

09/05 Le slogan d'une marche sur les rails : ***« Sans le rail, rien n'est possible dans le pays du nucléaire, nous nous y préparons ».*** Environ 300 opposant.e.s au nucléaire près de Dahlenburg manifestent. Le prochain Castor vers Gorleben est annoncé pour l'automne. D'ici là, il y aura d'autres marches.

L'expression « intervention dans les transports ferroviaires » est un terme juridique qui peut conduire à des sanctions. Néanmoins, cela a souvent été considéré comme action légitime, évidente et éthiquement nécessaire. Il est plus facile de juger le passé (actes de résistances aux nazis) que le présent. Dans les situations - ici et aujourd'hui - où on peut agir c'est un peu plus difficile. N'importe quelle façon de se mettre sur la voie ferrée signifie aussi de se mettre sur la glace noire. Toute action exige un degré élevé de responsabilité personnelle. La question de l'éthique politique demeure un défi constant et sans fin.

C'est justement le consensus politique visant à ne pas mettre des vies humaines en danger qui a été la base d'une tolérance assez élevée quant aux violations de la loi et autres actions radicales militantes dans le mouvement antinucléaire.

Démonter les craintes de seuil

Parfois, les moyens de blocage des voies se transforment en actions de désobéissance civile de masse. Combinées avec le sabotage de rails, par exemple par la flexion d'une ligne de chemin de fer, il peut se produire de multiples résistances de la part des acteurs. Afin de réduire les peurs, l'action peut s'organiser dans une ambiance collective joyeuse et colorée. Où par la confiance a un petit groupe bien préparé, qui mène une action ciblée. Les deux sont probablement précédés de la prise de conscience que ses propres actions sont nécessaires.



CITATIONS:

« J'ai faillit me pisser dessus, mais le fait d'être résistant avec les gens de mon groupe m'a donné du courage. En plus, nous étions tellements nombreux sur une si longue distance que les flics n'ont pas pû nous arrêter. »

« Quand on a entendu parler de Sébastien, on s'est dit : Maintenant ou jamais ! Il avait quelques années de plus que nous, et nous étions choqués que la mort d'un militant, comme nous, soit tolérée...Six mois plus tard, avec nos amis francais, nous nous sommes enchaînés sur les voies, avec succès ! C'était un sentiment très fort ! Nous nous sommes sentis en sécurité, grâce au soutien de personnes plus expérimentées. »

« Durant les transports, c'était trop intensif pour moi. Mais les manifestations d'avant étaient vraiment bien. Une masse de gens colorés, jouant de la musique, marchant sur les rails jusqu'à la grue. Beaucoup d'enfants ! C'était vraiment génial ! On nous entendait de loin ! »

« Ce fût un grand moment de voir comment les rails, qui auparavant étaient toutes droites, complètements tordues par la seule puissance humaine. Là, vous pouvez voir ce que vous faites ! (rit) C'est un bon sentiment, et c'est pourquoi nous avons prévu d'autres actions. Ils n'ont jamais eût aucun d'entre nous. »

« Nous marchons, certains ‹ armés › de sacs de paille, de sacs à dos, de matelas et de sacs de couchage, à travers les champs, à travers la forêt, sous les barbelés et les clôtures, directement vers la voie ferrée. La police est déjà là, il n'y en a qu'une vingtaine. Ils semblent un peu perdus. Mais les renforts de police arrivent : suivis par les policiers, nous marchons les cent derniers mètres vers l'itinéraire de transport. Le groupe doit absolument rester groupé, pas toujours facile avec des bagages et des conditions différentes. La police ne se soucie pas lorsque nous atteignons le talus de la voie ferrée et plongeons dans la vallée. Sur les rails, nous tombons les bras en l'air : c'est fait, et c'était si facile : nous nous asseyons sur la voie de transport ! (...) On se met à l'aise sur les rails, il y a une bonne ambiance. Sur le talus de la voie ferrée, de plus en plus de fourgons de police s'éparpillent. »



Le matin dans le Wendland, la ligne de chemin de fer ainsi que l'itinéraire du convoi sont en divers points occupés.

Des centaines de personnes sont sur la route, bloquent et construisent des barricades.

Il y a un peu partout des **« portes ouvertes »** et des soutiens en tout genre qui proviennent des villages alentours.

3.000 personnes assises lors d'un blocage X-tausendmal quer" devant la grue de chargement.

Des **tracteurs bloquent** le carrefour de Pudripp et Splietau

Une action brutale de la police qui lève les blocages. Néanmoins, de nombreuses personnes rejoignent l'action par les champs pour s'opposer à l'expulsion.

16h50 Le transport Castor atteint Lüneburg

Action d'enchaînement près de Dumstorf à l'aide d'un bloc de béton sur les voies.

A Lüneburg, Wendisch Evern et Hitzacker, on bloque le passage sur les rails.

18h40 La route de Quickborn est occupée par 200-400 personnes.

19 heures 4000 personnes sont assises et bloquent la grue de chargement.

Des personnes s'attachent à un bloc de béton sur la route près de Quickborn ; une personne s'attache à la voie et cinq autres activistes aux rails avec des cadenas à vélo autour du cou à proximité de Harlingen.

22 h. Le convoi Castor roule à nouveau.

22h15 A Pommoisel et à la gare de Göhrde, il y a de plus en plus de personnes qui s'enchaînent.

A Dannenberg, **des affrontements ont lieu avec la police dans la prairie à coté de la station Esso**, près du grand point d'information. Des canons à eau sont présents.

04/03 01h17 Avec 8 heures de retard, le convoie atteint la grue de chargement. Il faut 13 heures pour transfererles conteneurs sur les camions.

25/02 Huit attaques à l'aide de crochets a catenaires sur les lignes de chemin de fer à l'échelle nationale.

Attaques répétées contre la DB et les installations électriques.

28/02 **La police attaque 30 tracteurs** à Splietau et les endommage : 70.000 DM de dégâts.

28/02 8 h : Le transport avec de 3 conteneurs nucléaires Castor démarre à Neckarwestheim. A Wallheim sont ajoutés: un conteneur de la centrale nucléaire de Gundremmingen et un conteneur de la Hague.

Il y a déjà plusieurs blocages sur la première section de route ; à Berg : tentative de blocage, à Maximiliamsau : blocage, à Wörth et Karlsruhe-Mühlburg : tentatives de blocage, près d'Ulm (Westerstetten) : blocage, à Würzburg : tentatives de blocage.

01/03. **Manifestation d'ouverture à Lüneburg** avec plus de 20.000 personnes, dont 100 paysan.ne.s avec leurs tracteurs.

12 camps de résistance sont installés le long des voies de transport ferroviaire et routier.

Le fil d'info en direct « Nix3 » est consultable en ligne pour la première fois.

Manifs et actions à l'échelle nationale pour la journée X^3.

La police évacue le gymnase occupé à Hitzacker.

02/03 **« Stunk-Parade » avec 600 tracteurs de la Bäuerlichen Notgemeinschaft et 20.000** personnes sur la voie de transport entre Dannenberg et Gorleben. L'itinéraire de transport à Splietau est bloqué par 80 tracteurs. Des barricades sont construites, on creuse sous la route.

« En haut c'est calme, pas de circulation, en bas il y a une activité intense, un peu comme comme pour la construction du métro àla Potsdamer Platz. En haut, c'est-à-dire sur les route de campagne, il y a environ 80 tracteurs formant une chaîne serrée. Personne ne peu passer à travers, pas même ceux qui habitent dans le coin. Un peu plus bas, ils creusent comme des dingues. Le sable est retiré de sous la route, brouettes après brouettes. Des centaines de personnes peltent, poussent des charrettes et ceux qui ne'en peuvent plus font une pause. Il y a au village une bonne ambiance. Le pub fait un chiffre d'affaires record, les garages sont ouverts pour ceux qui veulent se réchauffer, des boissons et du pain sont disponibles sur place pour les équipes de construction. Tous les habitants de la campagne, les citadins, les autonomes et les écolos, tous admirent l'avancement des travaux collectifs. » (fil d'infoNiX3 - castor.de)

03/03 Jour X^3

Le **« Paquet de six » démarre** sur la voie ferrée de Walheim en direction de Gorleben. Il y a un peu partout sur la ligne de chemin de fer des blocages et des protestations.

La région du Wendland est en état d'urgence de résistance : la police et les BGS (15 000 fonctionnaires en Basse-Saxe) sont partout, les droits des citoyen.ne.s sont sévèrement restreints (les résident.e.s ne sont pas autorisé.e.s à quitter leur maison, les contrôles routiers sont permanents, le personnel paramédical, les avocat.e.s, les médias sont perturbés dans leur travail, il y a des arrestations et on assiste à la création d'un centre de détention (GeSa)). D'autre part, les actions sont nombreuses et variées - désobéissance civile et actions directes militantes ; il y a des gens partout (environ 15-20.000) à pied ou en voiture, **la situation est incontrôlable.**



Des tactiques variées

La diversité des tactiques a toujours été la force de la résistance antinucléaire. Prenons l'exemple des manifestations anti-Castor à Gorleben : il y a souvent eût des représentations publiques dans lesquelles la résistance a été présentée comme séparée aux manifestations non-violentes et violentes. Ceci devrait déterminer la nature de la démonstration. Cependant, la vue d'ensemble de ces manifestations comportait des facettes distinctes. Qu'elles soient visibles ou narrisables pour le monde extèrieur, était différent : les orateurs, lors d'un sit-in très médiatique avaient un effet différent des actions autonomes et radicales militants dans la forêt. Les deux étaient nécessaires.

Beaucoup ont contribué à cette diversité de résistance à leur manière, de la grand-mère qui fait des gâteaux et les distribue sur le blocus, aux nombreuses personnes venues spontanément se ralier aux actions organisés. Dans certains cas, des actions différentes se sont coordonnées, ou se sont déroulées côte à côte dans le même chaos sur les voies, ce qui était incontrolâble pour la police. Parfois mieux, elles se sont déroulées séparémment. « Ça ne va pas toujours de pair. Le terrain de jeu peut-être divisé entre eux. » Le regroupement des forces de l'ordre a un endroit précis permet de créer un espace d 'actions ailleurs.

Ce qui est important, c'est une communication entre tous les participant.e.s de l'action, et des tentatives pour établir un respect mutuel. Malgré les différents points de vu ou stratégies : Parfois, des arguments très pertinents à ce sujet ont lieu et doivent toujours avoir lieu. Et certains débats ont révélés des différences impossibles à surmonter.

Un autre aspect de la diversité est le soutien des gens de l'extèrieur de Gorleben. La grande importance des luttes dans le Wendland n'aurait jamais été aussi grande sans la participation de nouveaux arrivants, au delà des frontières nationales. Car le rayonnement nucléaire ne connaît pas de frontières, la résistance non plus. Par exemples, les mouvements antinucléaires en France et en Allemagne sont étroitements liés depuis leur création, dans les années 70. (Cette expérience nous a également inspiré à réaliser cette exposition.)

La relation entre les populations locales-celles qui sont en permanence impliquées dans les conflits sur le terrain- et les soutiens de cette lutte, qui est souvent commune (malgré de différentes motivations) est un élément important dans toute cette lutte sociale et écologique.



07/10 A l'occasion de la journée de campagne nationale **« on bloque la voie, on bloque le transport nucléaire », 13 crochet pour catenaires paralysent le trafic ferroviaire sur 8 lignes principales différentes**. Rien qu'en Basse-Saxe, de septembre 1994 à début octobre 1996, 27 attaques avec crochet ont été perpétrées sur les voies ferrées.

27/10 **« Pas de train pour la grue »** Petit-déjeuner, sciage et démontage des rails avec plus de 100 personnes sur la voie à Dannenberg en présence de 300 policiers. La plus âgée des participantes à la campagne, Heidi Langebeckmann, 77 ans, originaire de Dannenberg, a dû à trois reprises etre éloignée des rails par les flics.

21/11 Le transport de Castor est annulé pour novembre. Il est reporté au printemps 1997.

1997 Le paquet de six arrive



01/01 « Réception du Nouvel An dans les deux camps » à Gorleben avec banderoles et des nouvelles résolutions des militant.e.es pour la résistance

Nombreuses promenades sur les voies et journées d'action tout au long de l'année.

09/01 La Basse-Saxe annonce le transport de 6 conteneurs Castor à Gorleben pour le mois de mars.

13/01 l'initiative **« X-tausendmal quer »** (X milliers de fois en travers) commence par la publication des signataires. Ils/elles annoncent la mise en place d'un sit-in non-violent– à la fin février déjà 4.000 signatures.

01/02 La journée nationale d'action décentralisée initie la phase de grande résistance contre le 3ème transport Castor.

01/02 Fin de la pause hivernale : **« On scie tous les dimanches ! »** 50 personnes munies de scie se retrouve sur la trajectoire du convoi Castor entre Dannenberg et Breese/Marsch.

Février : Toutes les instances politiques locales du district de Lüchow-Dannenberg, avec les votes de tous les groupes parlementaires, se prononcent contre la confiscation des bâtiments publics à l'usage de la police et du BGS, contre une interdiction de rassemblement et donc contre les transports CASTOR.

19-23/02 « Nos rires les vaincront » **20 ans de fête de la résistance**

22/02 L'organisation d'approvisionnement en eau de Dannenberg interdit à la police et à la BGS de remplir les canons à eau à partir de leur réseau d'eau.

Fin février : Le gouvernement du district de Lüneburg retire la responsabilité au parlement du district de Lüchow-Dannenberg de sécuriser le transport du Castor et émet une interdiction de manifestation le long de la voie de transport du 3 au 7 mars.

25/02 Les villes de Dannenberg et Hitzacker refusent d'héberger la police et le BGS dans les écoles et dans les salles polyvalentes, mais le gouvernement du district de LG lui, met 5 salles polyvalentes à disposition des services d'intervention. **600 élèves occupent 4 des 5 salles.**

25/02 1 500 manifestant.e.s anti-castor manifestent aux flambeaux sur la ligne de chemin de fer.

08/05 Jour X²

08/05 Des alertes à la bombe sont données toute la nuit. Quatre traverses de chemin de fer sont en feu à la gare de Hildesheim. A Bielefeld, six militant.e.s sont arrêté.e.s alors qu'ils/elles construisaient une barricade sur une voie ferrée. A Göttingen les voies sont occupées, le convoi doit faire un détour.



5h56 du matin, le convoi a 50 minutes de retard à son arrivé à proximité de la grue de chargement.

Le transport est bloqué sans relâche par des blocages assis et des barricades sur la route. La police escorte le convoi au pas et évacue la route a coups de mattraque, de canons à eau et de chars jusqu'au site d'entreposage. Il lui faudra sept heures pour y arriver.

Un peu plus loin, **la police démolit 170 tracteurs** de la « Bäuerliche Notgemeinschaft » qui étaient en stationnement et les mets hors d'état de fonctionnement.

Pendant les jours du transport Castor, les chicaneries et les attaques de la part de la police se répètent systématiquement. Rien que le jour X², 500 manifestant.e.s sont placé.e.s en garde à vue et plus de 100 personnes sont blessées.

Juillet/août : Nombreuses actions et manifestations contre la reconstruction prévue de la grue de chargement.

Début de la phase de mobilisation contre le 3ème transport Castor : préparation des groupes, manifs, blocages, actions directes et créatives....

22/08 « Stop Castor ! » Un morceau de rail de 1,50 m d'une voie près de Dannenberg est scié.

15/09 **« Scies les rails »** : Coup d'envoi de l'action de désobéissance publique « Pas de voie pour rejoindre la grue Castor ». Presque tous les dimanches matin d'automne et d'hiver 96/97, la scie entre en action sur la voie des Castors vers la grue de chargement Dannenberg.

16/09 Un manifestant de Oldenburg est le premier condamné par le tribunal de district de Dannenberg le 26/09 en raison d'un sciage public des rails au cours d'une action de « Chambardement ». *« **Oui, j'ai scié,** (...) l'objectif était d'exercer une pression pour que les politiques empêchent les transports dangereux à Gorleben. L'idée était de démonter le rail devant la grue de chargement, qui n'a d'autre but que de permettre le transport de déchets radioactifs »*.(Michael F. devant le tribunal de district de Dannenberg)

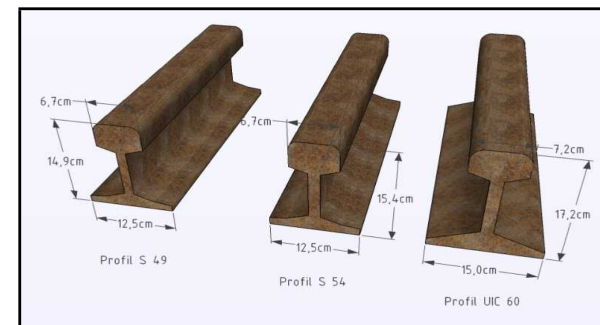
Construction d'un système ferroviaire



La **caisse de chemin de fer** forme la voie ferrée pour les véhicules ferroviaires, et se compose d'un structure et d'une ossature porteuse. Le terme « **sous-structure** » désigne toutes les compositions qui soutiennent les forces de la plate-forme de la voie. Il s'agit notamment des barrages, des incisions, des ponts, etc. La capacité porteuse de l'ossature est déterminante pour l'utilisation des trains à grande vitesse ou des transports lourds. Le **coprs de voie** (ou superstructure) d'une ligne de chemin de fer se compose de la plate-forme et des rails qui y sont montées.

La **voie** est généralement constituée de traverses successives sur lesquelles sont fixés deux **rails parallèles** en acier. Aujourd'hui, les rails Vignol en acier laminé standardisé, soudés sans soudure, sont principalement utilisés pour les chemins de fer.

Les **traverses** en bois, en acier ou en béton servent de support aux rails et répartissent uniformément les charges du trafic ferroviaire sur l'infrastructure. Les rails sont fixés aux traverses à l'aide de ce que l'on appelle des **petits fers**; une plaque métallique est vissée dans la traverse. Sur cette plaque, le rail est vissé à l'aide de supports de serrage. Les petits fers maintiennent les rails à distance voulue (c'est la largeur de la voie).



Les traverses sont couchées dans une **plate-forme de voie ferrée**, qui est également composée de pierres de ballast. Ce type de construction est nommée « superstructure lestée ». Ses avantages sont une bonne adaptabilité aux changements et une élasticité naturelle. Un autre type de construction est la voie de dalle, dans laquelle des traverses, ou d'autres supports de fixation de rails, sont intégrés dans une dalle de superstructure en béton ou en asphalte. Elles sont utilisées en Allemagne pour les lignes à grande vitesse. La stabilité est nettement supèrieure à celle d'une voie ballastée, mais elle est moins élastique. Cela doit être compensé par des supports et des fixations de rails plus complexes.



Les **systèmes de signalisation** le log de la ligne de chemin de fer régulent le trafic, et dirigent le trafic ferroviaire. L'alimentation électrique et la transmission des signaux s'effectuent par des câbles parallèles aux voie ferrées grâce à des puits de câbles en béton couverts.

Au début de l'année, la Deutsche Bahn a annoncé une « numérisation complète du réseau ferroviaire ».

La **ligne aérienne de contact** sert à alimenter en électricité les véhicules de traction. Une ligne aérienne de contact est constituée d'un fil spécial non isolé, disposé à une hauteur presque constante au-dessus de la voie ferrée. Sur les locomotives, se trouvent des capteurs de courant qui sont en contact avec la ligne aérienne de contact. Le circuit est à nouveau fermé par les rails en tant que conducteur de retour. Un autre système de lignes aériennes de contact est formé par des rails conducteurs, comme on en trouve dans les ports et les grandes zones industrielles. Ici, le courant est conduit directement par les rails.

Comme pour toutes les lignes aériennes jusqu'à 30kV, la distance de sécurité, pour les travaux non électriques à proximité des pièces sous tension de 15 ou 25 kilovolts, est de 3 mètres; elle peut-être réduite à 1,5 mètres par des personnes formées en électrotechnique. La distance minimale ne doit être réduite que lorsque la tension est coupée et que tous les câbles concernés sont court-cicuités (avec une prise de terre qui a été préalablement reliée au rail par une borne).

chargement (la police repousse les manifestants avec des canons à eau), barricadeà l'aide de grandes pierres et de pièces en béton au à la gare Westbahnhof et pour finir : Remise d'un monument avec des morceaux de la voie ferrée soudée en forme de X à la ville de Dannenberg. Chaque week-end suivant, il y a de grandes actions contre les convois nucléaires.



14/04 Mise en place de l'action **« Chambardé »** à la grue de chargement Dannenberg pour la deuxième fois. Malgré l'interdiction de manifester, 2 000 personnes participent et tentent de démanteler les rails. La police essaie de dégager les rails avec des canons à eau et des chiens.

16 - 24/04 : **« Feierabendsägen » (scier après le boulot)** chaque soir il y a jusqu'à 200 personnes sur la ligne du convoie à Dannenberg. Le ballast de la voie de cemin de fer est retiré et des traverses de chemin de fer sont brulées. Le BGS (police nationale) ne reprend le contrôle qu'après quelques jours.

20/04 « Jour B » Journée d'action le long de la ligne de chemin de fer désaffectée Uelzen-Dannenberg avec un accent particulier sur les ponts délabrés.

Les **actions de sabotage contre la Deutsche Bahn** (équivalent de la SNCF) et ses lignes se succèdent .

27/04 Un engin explosif explose sur la ligne ferroviaire Lüneburg-Dannenberg près d'un pont près de Nahrendorf. Un trou est formé dans l'infrastructure de la voie, le pont voisin n'est pas endommagé.

27.04. La Cour administrative supérieure de Lüneburg approuve le stockage de déchets vitrifiés hautement radioactifs en provenance de l'usine de retraitement de La Hague vers le centre d'entreposage de Gorleben.

30.04. Le **village de cabanes « Castornix »** est installé près de Splietau, à proximité de la grue de chargement et de l'itinéraire de transport routier.

02/05 Ordre : Interdiction de manifestation dans la région le long de tous les itinéraires possibles des convoies nucléaires pendant 9 jours.

04/05 Manifestation contre le deuxième transport Castor avec 10.000 personnes à Dannenberg.

Dans la période précédant le second jour X, des milliers de personnes sont sur les routes, les voies ferrées et dans les forêts du Wendland. De jour comme de nuit, une multitude d'actions se déroulent partout.

« Dehors les squatteurs ! » Le Wendland est en état d'urgence - il y a de plus en plus de flics. Dans le Wendland, 9.000 BGS (police nationale) et

autres policiers vont protéger et forcer le passage du transport. Au total, 19 000 fonctionnaires sont en service. Le tout coûte 90 millions de DM (nouveau record).

07/05 Le 2ème transport de déchets énucléaires (un conteneur) démarre de la Hague en France en direction de Gorleben. Le premier barrage ferrovièreaprès la frontière a lieu peu après Darmstadt.

25/04/1995 **Tag X (Jour X)**

Le premier train Castor pour le Wendland



25/04. **Le convoi nucléaire arrive** dans le Wendland protégé par 7000 flics. Il est la cible d'attaques, de bloquages. Environ 2 000 opposant.e.s au nucléaire dans le Wendland résistent farouchement et « se mettent en travers ».

Pendant ces jours là, le Wendland est littéralement assiégé par le pouvoir d'Etat. Les écoles sont fermées. Au total, 15 000 policièr.e.s sont mobilisé.e.s. C'est le plus grand déploiement de force policières dans l'histoire de la République fédérale d'Allemagne.

Environ 4 000 opposant.e.s au nucléaire manifestent dans tout le pays.

Après 14 heures de trajet, le conteneur Castor atteint la station de chargement (des rails vers la route) de Dannenberg.

12h00 : Le Castor est chargé sur une remorque de camion et entame la dernière étape sur la route en roulant au pas, sous la protection de la police vers Gorleben.

Il lui faudra six heures pour parcourir les 18 kilomètres. **Le Castor est arrêté encore et toujours par des blocages et des barricades.** A proximité de la grue de chargement, l'association paysanne Bäuerliche Notgemeinschaft bloque la route du transport avec sess tracteurs. Des centaines de personnes sont là et un bon nombre d'entre elles s'assoient sur les toits des véhicule. La police dégage le chemin à l'aide de canons à eau et à coups de matraque.

17h12 : Les portes du centre d'entreposage se ferment derrière le premier conteneur de déchets nucléaires.

13/05 Grande manifestation contre les centrales nucléaires et autres transports Castor à Hanovre avec 10.000 personnes et 300 tracteurs qui effectueront un long voyage du Wendland jusqu'à la ville.

22/08 Trois des quatre poutres de la grue de chargement sont coupées au chalumeau. Malheureusement, la grue ne se renverse pas, mais doit encore être complètement reconstruite.

1996 a propos de la seconde alarme Castor

13/02 La première semaine de mai est mentionnée comme étant une période possible de reprise des transports nucléaires.

21/03 **Manif' étudiante** "Réveillez-vous ! "avec danse et tambour à travers Lüchow.

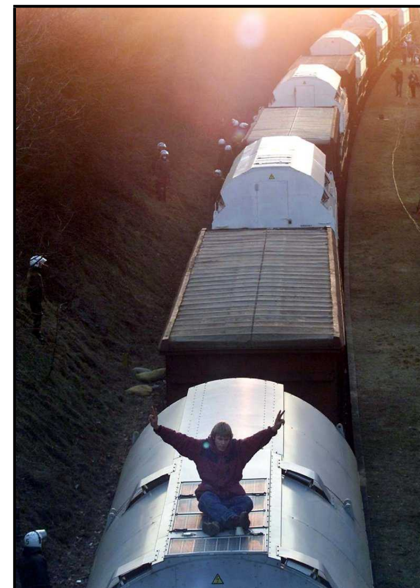
30.03. Des motocyclistes fonde le groupe anti-nucléaire IDAS.

06/04 **« Nettoyage de printemps »** avec environ 3.000 personnes dans et autour de Dannenberg : Manifestation à travers la ville, blocage mené par les paysan.e.s de la « Bäuerliche Notgemeinschaft » avec des tracteurs sur la route de contournement, entrainemen a schier les rails sur la place du marché, occupation des rails au niveau de la grue de

Détecter les transports nucléaires



Les transports nucléaires traversent l'Europe et le monde chaque jour. Le fret radioactif est transporté par voie maritime, routière et ferroviaire vers les différents sites de la chaîne de production nucléaire. Dans les cas les plus rares, les transports nucléaires ont lieu ans des conditions de sécurité aussi spectaculaires que le transport Castor a Gorleben. Sans parler du fait que le train, accompagné d'une troupe de police, d'une sous-locomotive et d'hélicoptères, circule au pas, comme sur la dernière section de voie entre Lüneburg et Dannenberg.

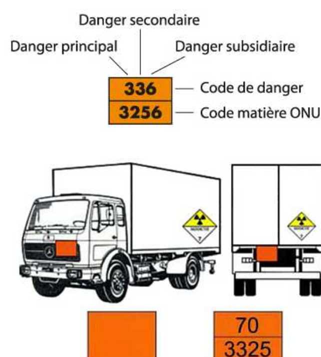


En règle générale, il s'agit de transports « normaux » de marchandises industrielles qui, emballés dans des fûts, des containers et des wagons, sont identifiables que par le marquage général de transport de marchandises dangereuse. Les modes d'étiquetage des transports dépendent des réglementations en vigueur dans les pays concernés. En Allemagne, par exemple, tous les transports nucléaires doivent être étiquetés en fonction de leur classification. En France,ces transports devraient aussi être étiquetés, mais les transports de l'industrie nucléaires relèvent de la responsabilité des militaires. Elles sont donc plus difficiles à identifier.

Symboles de danger pendant le transport de matières radioactives

	Matière radioactive
	Matière radioactive à faible activité spécifique (LSA-I) par ex. le concentré d'uranium (U3O8)
	Matière radioactive à faible activité spécifique (LSA-II), fissile par ex. dioxyde d'uranium enrichi (UO2)
	Matière radioactive à faible activité spécifique (LSA-II), fissile par ex. dioxyde d'uranium enrichi, élément combustible nucléaire non irradié (UO2)
	Fissile Pendant le transport d'élément combustible nucléaire enrichi
	<u>Seulement</u> en combinaison avec des symbole de danger d'élément nucléaire :
	Dangereux pour l'environnement par ex. pour les transports d'hexafluorure d'uranium (UF6) et dioxyde d'uranium (UO2)
	Substance corrosive par ex. pour les transports d'hexafluorure d'uranium (UF6)

Panneau de danger avec codification



Taille prescrite du panneau de danger : 40 cm x 30 cm

Le pictogramme Matières dangereuses s'applique aux conteneurs de produits chimiques présentant un risque particulier, chaque type de risque faisant l'objet d'une codification spécifique.

Code de Danger

- 70: Matière radioactive
- 72: Gaz radioactif
- 723: 723: Gaz radioactif inflammable
- 73: Matière liquide radioactive inflammable (point d'inflammation moindre de 61 °C)
- 74: Matière solide radioactive inflammable
- 75: Matière radioactive comburante
- 76: Matière radioactive toxique
- 78: Matière radioactive corrosive

Numéro UNO

Les numéros ONU sont des nombres à quatre chiffres qui identifient les matières dangereuses dans le cadre du transport international de ces marchandises. Il indique l'identification et le contenue du fret. C'est le numéro inferieur sur le panneau orange.

Spécimens:

Code	Description
70 / 2912	Par ex. concentré d'uranium (U3O8)
78 / 2978	Hexafluorure d'uranium non-enrichi (UF6)
78 / 2977	Hexafluorure d'uranium enrichi (UF6)
70 / 3325	Dioxyde d'uranium enrichi ou élément combustible nucléaire non irradiés (UO2)
70 / 3327	dioxyde d'uranium enrichi ou élément combustible (UO2)
70 / 3328	combustible MOX / élément combustible nucléaire non irradiés (UO2) ou combustible nucléaire



15/02 La ministre fédérale de l'Environnement, Angela Merkel, ordonne par directive au ministère de l'Environnement de Basse-Saxe d'autoriser l'entreposage des éléments combustibles de la centrale nucléaire de Philippsburg dans le site d'entreposage de Gorleben. La Basse-Saxe doit approuver le transport du Castor dans un délai d'une semaine.

Février et mars : Ation : **« tirrer le frein d'arrêt d'urgence »** dans de nombreux trains en Allemagne contre le Castor.

12/03 Mise en place de **l'action « Chambardé »** avec 800 personnes malgré le décret général d'interdiction- les traverses de chemin de fer de la voie de Castor sont démantelées au grand jour. 300 signatair.e.s avaient déjà annoncé publiquement via une annonce dans la presse, keur participation.

Début avril : le jour X est prévu pour le 25 avril.

Avril : **Alerte dans le Wendland** : de nombreuses actions créatives, désobéissantes ou radicales militantes sont menées - On organise de nombreuses manifestations, des constructions de barricades, l'occupations de la voie ferrée, des constructions de villages de cabanes, des événements publics, des réunions de différents groupes d'action, des discussions…

Avril : Des actions et des sabotages sont répétés à l'échelle nationale contre le chemin de fer allemand.

13/04 **Un rail de 2 m est scié et monté en X**, entre Lüneburg et Dannenberg.

22/04 Manifestation contre le prochain convoi nucléaire Castor avec 4.000 personnes à Dannenberg. Au allentours du site d'entreposage de Gorleben, la police arrête plus de 100 personnes parce qu'elles se trouvent dans la « zone interdite » .

23/04 Le camp de résistance « Verladenix » est installé à Dannenberg près de la ligne ferroviaire.

Partout dans le Wendland, les actions se poursuivent ; des milliers de personnes et de nombreux tracteurs sont mobilisés. ***« Si la merde nucléaire vient, nous mettrons nos tracteurs en traves de la route ! »*** (initiative paysanne „Bäuerliche Notgemeinschaft Lüchow-Dannenberg)

Une centaine de militants anti-nucléaires manifestent devant la centrale nucléaire de Philippsburg

24/04 20h05 Le convoi nucléaire (1 conteneur) est acheminé par voie ferrée de la centrale de Philippsburg vers Gorleben.

Réunion d'urgence de la « Bäuerlichen Notgemeinschaf » (« organisme paysan de nécessité ») avec plus de 100 personnes. ***« C'était clair que nous allions agir avec nos tracteurs ».*** **(Adi Lamke)**

La nuit à la gare de Hitzacker : des émeutes, des barricades et des incendies de troncs d'arbres.

Cette même nuit, la ligne ferroviaire Uelzen-Dannenberg est bloquée à Zernien.

23/06 Pendant la nuit, entre Uelzen et Dannenberg sont sciées 19 traverses de la voie ferrée et une partie des rails sont tordus.

02/07 Le **village de cabanes « Castornix »** est installé dans la zone boisée entre le centre d'entreposage final et le centre prévu pour l'enfouissement.

09/07 La date du transport Castor ne semble pas être respectée. Néanmoins, plus de 2000 personnes se rassemblent au village de cabanes et autour des installations nucléaires. Des actions de bloquage sont organisées, on construit une tour d'observation en cas de siège et 30 tracteurs bloquent le centre de'entreposage.

11/07 Le jour X: pas de transport Castor.

13/07 Le village Castornix est évacué. 2 jours plus tard, la date du transport est reportée à fin août, les opposant.e.s au Castor reviennent sur les lieux et fêtent leurs retrouvailles devant le site de stockage de déchets nucléaires.

25/07 « Castornix » déménage proche de l'Elbe près de Pölitz en raison du risque élevé d'incendie.

17/08 Le Castor ne devrait pas rouler avant la mi-octobre (élections au parlement Bundestag).

20/08 La caravane Castornix part pour Philippsburg.

05/11 Les quatre routes d'accès principales sont bloquées par plus de 1000 personnes pendant une journée.

10/11 Des barricades constituées d'arbres sciés et de bottes de paille brûlantes sont édifiées dans la nuit à 20 endroits différents sur les routes du Wendland.

14/11 Un crochet dans les caténaires immobilise le trafic ferroviaire autour de Hanovre pendant des heures.

19/11 La Manifestation **« Streckenbegehung » (inspection de la voie)** réunie 2000 personnes sur les rails entre Pudripp et Dannenberg malgré l'interdiction de se réunir.

20/11 Interdiction de se réunir jusqu'au jour du transport: plus de 20 barricades sont dressées sur la voie ferrée entre Lüneburg et Dannenberg. Une manifestation à lieu devant la centrale nucléaire de Philippsburg avec 120 manifestants anti-nucléaires.

21/11 « Jour de la décision » : Des milliers de personnes se retrouvent sur la place du marché de Lüchow. On annonce que le transport prévu pour le lendemain est arrêté par décision du tribunal administratif de Lüneburg. La manifestation à Gorleben se transforme en véritable événement festif.

1995 Les déchets nucléaires roulent - Le Wendland leur barre la route

21/01 Le concept de Désobéissance civile: **« Démontage public et collectif du rail »** est publié par différents groupes anti-nucléaires comme les « Irréductibles » et les « Femmes de Gorleben », devant la grue de chargement Castor à Dannenberg.

23/01 L'OVG (haute cour administrative) de Lüneburg décide que le transport Castor est légal.

26/01 Un **crochet** à caténaires est suspendue sur la ligne Hanovre-Hambourg, le « K.Ollektiv Gorleben » donne des explications.

Observation des trajets

Pour pouvoir étudier les différents itinéraires et horraires des transports, et ne pas les confondre avec les autres trains de marchandise, il faut faire preuve de beaucoup de persévérance et de patience. Une étude approfondie des horraires, et l'établissement d'un système d'observation des voies sont nécessaires. Lors des derniers transports Castor de La Hague à Gorleben, le trajet s'est effectué sans interruption. Chaque passage repéré a éte signalé par des préposés à la piste et mis en ligne sur un télescripteur. En plus d'un dépistage ciblé et d' habitants attentifs, les vigiles jouent un rôle important dans la mise en place d'un système d'observation des itinéraires. C'est ainsi qu'une grand-mère se tenant debout sur le quai de Buxtehude avec une pancarte en carton contre le Castor a rendu possible le succès de nombreuses actions sur les voix...



Arrêter les trains

Les blocus et les sabotages décrits ici ne sont pas des manuels pour créer des accidents de transport ! A quelques exceptions près (par exemple lors de le crochet pour caténaires) les techniques décrites sont concues pour bloquer le trafic ferroviaire. Il est indispensable que le trafic soit suspendu, afin de ne pas mettre des personnes en danger. Les actions sur les voies exigent une préparation et une éxécution minutieuse, le mieux est de se préparer avec des personnes qui ont déjà une bonne expérience sur le terrain.



Ce qu'il faut, c'est un système qui fonctionne bien et qui consiste en une formation de deux groupes : un groupe d'observation, et un groupe d'action mis en contact radio régulièrement. Le groupe d'observation est chargé d'arrêter le train à une distance d'au minimum de 2 km devant le groupe d'action.

Les méthodes courantes pour arrêter un train sont :

- un cercle lumineux dans l'air, généré par une torche (signal optique international d'arrêt dans le trafic ferroviaire)
- un tir de feu d'articfice
- des banderolles bien visibles ou un ruban de barrière tendu sur les rails
- fixation de « clips » (signal accoustique international d'arrêt des cheminots ; émet un bruit typique lors du passage d'un train)

Habituellement, on peut combiner les différentes méthodes. Ce n'est que lorsque le groupe d'action recoit le message ou sait que le train concerné est à l'arrêt qu'il peut entrer dans la zone dangereuse.

Vitesse, masse, distance de freinage

Toute personne voulant arrêter un train en marche doit être conscient que la distance de freinage d'un train pesant des tonnes est très longue. Il est difficile de calculer la vitesse de freinage exacte, car de nombreux facteurs doivent être pris



en compte : le type de freins, le temps de réaction du conducteur, les conditions météorologiques, la visibilité, le poids et la vitesse du train. Un exemple du transport de marchandise peut donner une petite idée : un train de marchandises de 2000 tonnes, roulant à 80 km/h ne s'immobilise qu'après environ 1km lors d'un freinage d'urgence.

Action de freinage d'urgence

C'est probablement le moyen le plus sûr d'arrêter un train. La majeure partie des voies de transport nucléaire emprunte le réseau férroviaire sur lequel s'effectue également le trafic normal de fret et des passagers. Le transport nucléaire doit gèner le moins possible les autres types de transport. C'est pourquoi il existe un système de chronométrage précis. Après un examen approfondi de l'itinéraire, de l'horraire prévu, et de l'horraire du transport des voyageurs, il a été possible d'arrêter le train précédant un transport nucléaire, en actionnant le frein d'urgence du train des voyageurs.



Le mouvement antinucléaire du Wendland fourmillait d'idées créatives et d'actions diversifiées. Cette chronologie des Transports de déchets nucléaires Castor (que nous nommerons ici Castor) à Gorleben brosse le tableau d'une résistance dynamique. La multiplicité des modes d'action dépassant très largement le cadre de l'exposition, nous nous sommes ici attaché.e.s à n'illustrer que les événements liés aux premiers transports Castor et plus particulièrement en mettant en lumière les actions sur la voie ferrée. A partir de 2002 on ne décrira que les évènements principaux.

1984 Le premier jour X (Jour J, en allemand Tag X, le X étant aussi symbol de résistance)

08/10 Le **premier transport de déchets nucléaires** arrive dans le Wendland par camion avec 506 fûts de déchets nucléaires faiblement radioactifs. Il est escorté par un important contingent de policiers, des hélicoptères, le tout renforcé par des barbelés de l'OTAN. Peu de temps avant son arrivée au centre de stockage provisoir, des opposants antinucléair.e.s l'arrêtent pour un moment. Un autre transport est annoncé pour le lendemain ! S'en suivent des préparatifs nocturnes pour bloquer la route: véhicules, troncs d'arbres et bottesde paille en feu sont déposés tout au long de l'itinéraire du convoi.

« Les transports Castor ont changé la vie dans le Wendland pour toujours. On a pu les éviter pendant 10 ans grâce à un mix de précédures, d'actions et d'interventions politiques. Mais après,au moins une fois par an, on sonnait ‹ l'alarme Castor ›, on se mettait en travers de la route et - au début très timidement - sur les rails. » (Gorleben Archiv)

1994 « Les Castors ? Jamais ! » « Nous étions fermement déterminé.e.s à faire barrage aux Castors »

Printemps 1994 : Le premier Castor contenant des déchets nucléaires hautement radioactifs doit être transporté à Gorleben en juillet.

La mobilisation Anti-Castor est plus active que jamais: **« Il faut bloquer le Castor avant qu'il ne démarre »**. On organise des réunions réunissants les différents groupes locaux, on discute et développe des concepts en lien avec l'action. On affiche des slogans un peu partout. Des actions ont lieu chaque nuit, les routes d'accès de le région son bloquées, il y a des attaques aux crochets pour catenaires et des manifestations. Des centaines de personnes (dont 17 maires et le chef de région) déclarent publiquement dans le journal : **« Nous nou mettons en travers ! »**

21/06 « Le groupe Waschbär » attaque le centre d'information de l'Office fédéral de la radioprotection (BfS) à Gorleben.

21/06 Des écolièr.e.s bloquent le centre-ville de Lüchow en vue du prochain transport Castor.

CHRONOLOGIE

DES TRANSPORTS DE DÉCHETES NUCLÉAIRES CASTOR À GORLEBEN

LES ACTIONS SUR LA VOIE FERRÉE



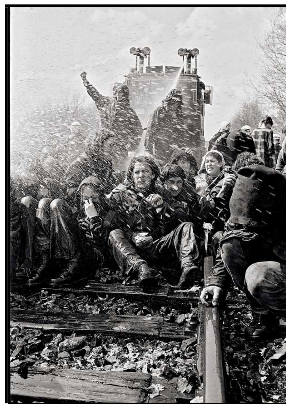
LE BARRAGE





Les barrages assis

Ils sont le classique absolu de la désobéissance civile. Ils ont acquis une grande notoriété dans les années 60, lors des « sit-in ». Les étudiants ont pratiqué cette forme de protestation lors de manifestations contre le racisme, la guerre ou l'homophobie. Dès les années 30, les grèves en « sit-in » étaient utilisées par les travailleurs américains. Depuis les années 80, les blocus en « sit-in » se sont également implanté en Europe. Contre les armes nucléaires, contre la construction des routes, contre l'OTAN, aussi lors de manifestations nazies.





Dans la résistance Castor, les blocages assis sur les rails et sur les routes ont acquis un caractère symbolique important, et sont devenus formateurs. Ils jouissent d'un tel niveau de tolérance que des blocages massifs se produisent régulièrement, parfois avec des milliers de participants de tout âge confondu.

Depuis le printemps 2018, des travaux sélectifs sont effectués le long de l'ancienne voie ferrée. Entre Horville et Luméville, une route a été construite parallèlement à la ligne, permettant d'effectuer des travaux avec des engins de construction lourds. Des travaux plus petits ont également été réalisés sur la sous-construction, à peu près à l'endroit où la ligne de chemin de fer croise le tracé actuel de la route départementale. Début 2019, l'ANDRA a mis en place une **« plate-forme »** entre Gondrecourt et Horville. La zone clôturée et gardée est située directement sur l'ancien tracé. En plus de plusieurs conteneurs de construction, le site ressemble à un parking éclairé. Tout porte à croire que la construction du chemin de fer de Castor est imminente. Le chantier s'étendra sur plus de dix kilomètres et comprendra plusieurs ouvrages d'art tels que des ponts, etc. La construction du chemin de fer de Castor sera réalisée dans un avenir proche.

En plus des différends sur le Bois Lejuc, le rail pourrait devenir le prochain point d'attaque stratégique important pour le mouvement contre le centre d'enfouissement des déchets radioactifs de Bure ...





Le point de départ du chantier est le **dépôt de l'ANDRA** à Gondrecourt. Visible de loin, le logo de l'entreprise est gravé sur un vieux château d'eau au-dessus de la petite ville historique. La branche de la voie ferrée désaffectée de la « ligne principale » Bar-le-Duc - Neufchâteau est située sur l'ancien site d'une entreprise de déménagement de meubles. Ce bâtiment a également besoin d'être rénové. Le trafic ferroviaire est interrompu depuis plusieurs années. La ligne principale appartient à la SNCF et les Castores doivent parcourir les 12 derniers kilomètres sur une voie privée exploitée par l'ANDRA. Le dépôt joue déjà un rôle important dans la gestion du chantier en pleine croissance de CIGÉO. Entre autres, les parties enlevées du mur illégalement érigé à Bois Lejuc y sont entreposées, de même que les engins de construction qui ont détruit une occupation forestière de deux ans par des militant.e.s écologistes en février 2018. On peut également supposer qu'après l'achèvement des travaux de construction de la voie, une partie des travaux de construction du projet sera effectuée par voie ferrée.

Directement à côté du dépôt se trouve l'ancien Gondrecourt Railway Keeper's Cottage. L'initiative citoyenne **« Vigilantes de Gondrecourt »** tente d'acquérir le terrain à vendre et d'établir ainsi un autre lieu de résistance directement sur la future ligne Castor. L'achat doit être réalisé par le biais d'une campagne de collecte de fonds.



Malgré un seuil d'inhibition relativement bas, il est courageux d'utiliser son propre corps et de s'exposer à la violence policière. La stratégie policière est généralement brutale : utilisation de bâton, de gaz poivré, de poignées anti-douleur, de chiens, de chevaux, de canons à eau, ou aussi projectiles et grenades. Le caractère collectif, le plus souvent paisible, ainsi que la possibilité de se lever avant l'évacuation donnent un certain sentiement de sécurité.

Les barrages assis peuvent durer très longtemps, surtout si d'autres voies d'évacuation sont bloquées, si des personnes s'assoient à nouveau derrière le barrage après le déblaiement, ou si d'autres moyens de sabotage ferroviaires sont utilisés, tels que des sabots pour rails, l'enlèvement de ballast ou d'autres choses emblables.



Barrages techniques



Nous entendons essentiellement par un développement des barrages humains par le biais d'aides techniques. Les premières pratiques remontent au moins aux manifestations contre les armes nucléaires américaines dans les années 1960. Le retard obtenu ici tend à être mieux proportionnel au nombre de personnes impliquées dans le blocus qu'avec les barrages assis conventionnels. Comme les barrages assis, cette forme de protestation a été utilisée dans de nombreuses actions environnementales et sur la route contre les marches nazies. La forme la plus originale et encore courante est une combinaison de menottes et d'une chaîne ou d'un cadenas de vélo, qui est placé autour d'une porte, d'un rail, d'un arbre ou d'une machine. Au fil du temps, cette forme d'action s'est affinée et diverses possibilités se sont développées. Ce qui rend beaucoup plus difficile le détachement de la personne fermement enchaînée.

Nous présentons ici différentes variantes d'actions d'enchaînement en matière de résistance antinucléaire. Une caractéristique commune aux différentes applications est que la fixation du béton dans une combinaison correspondante n'a lieu que peu de temps avant que la police n'arrive sur le lieu d'intervention. Mais seulement quand il est clair que le train est à l'arrêt !



Les gens dans le blocus sont à la merci de la police et de leurs actions. Dès le moment où les services d'urgence tentent de briser le barrage, ils sont responsables de l'intégrité physique. Toutefois, il a été démontré que, dans la plupart des cas, cela n'a

En 2004, un groupe d'activistes antinucléaires* a acheté la **centrale déclassée de Luméville (« La Gare »)** et donc une partie de la future ligne Castor. Depuis lors, un lieu de résistance y a été créé qui se trouve non seulement à proximité immédiate du projet, mais qui entrave aussi physiquement son déroulement . Après les tentatives infructueuses de l'opérateur ANDRA de racheter le site, des études ont été menées à partir de 2015 pour examiner la possibilité d'un contournement. En plus d'une série de marques d'arpentage mystérieusement disparues, on a toutefois constaté que les coûts augmenteraient plusieurs fois si la ligne quittait l'infrastructure de l'ancienne voie ferrée. Bien que cette possibilité soit toujours au premier plan, la possibilité la plus probable est une expropriation de la gare pour dégager la voie pour le fret rayonnant.



« La gare de Lumeville, je la connais. J'y ai été en perquisition. Ce n'est pas exactement un bed&breakfast où l'on a envie de partir en vacar ces ! » (Olivier Glady, maire de Bar le Duc)

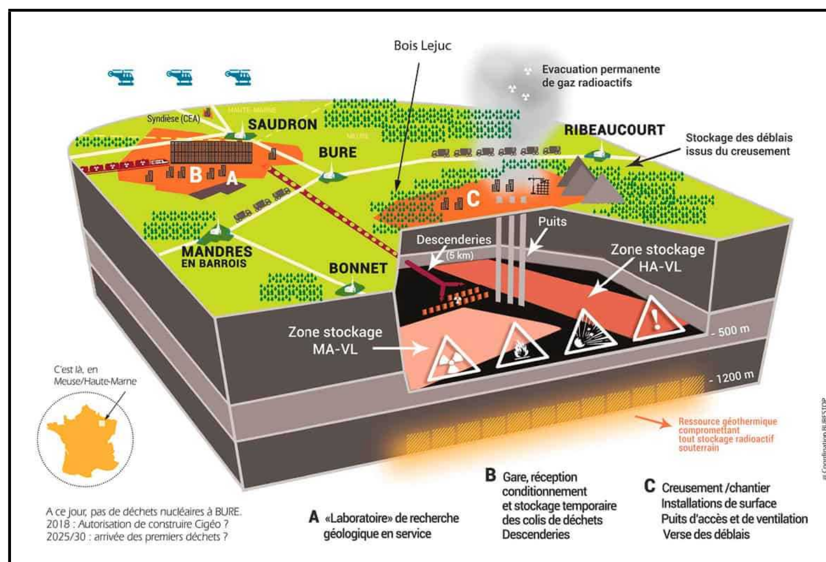


Construction d'une ligne de transports nucléaires à Bure



Le centre d'enfouissement des déchets hautement radioactifs est actuellement en construction à Bure, dans le nord-est de la France. Les déchets nucléaires doivent être stockés dans de la roche argileuse à une profondeur de 500 mètres. Depuis de nombreuses années, le gigantesque projet industriel CIGÉO suscite des résistances.

Les fûts doivent être livrées par rail. Sur une période de 100 ans, deux transports Castor par semaine avec dix conteneurs chacun vont rouler dans le village de moins de 90 habitant.e.s. La ligne de Castor est construite sur une ancienne voie ferrée qui va de Gondrecourt-le-château au laboratoire, la gare de destination, en passant par Horville et Luméville. De là, les Castors doivent être amenés sous terre jusqu'à leur destination à l'aide d'un téléphérique spécial, car la pente est trop raide pour les véhicules ferroviaires conventionnels. Un prototype est actuellement à l'essai sur un parcours beaucoup plus court sur le site d'essai de l'ANDRA en Haute Marne.



pas été pris en compte. Les services d'urgence ont d'abord eu recours à la force physique et psychologique et ont essayé d'arracher simplement les personnes enchaînées. Le harcèlement verbal et les blessures n'étaient pas rares. (Par exemple, en envoyant les personnes de soutien à un endroit, en menaçant le médecin de police d'amputation, en déchirant ou en tirant le bras enchaîné, en lui tordant le bras, en lui refusant de la nourriture et des boissons ou en les blessant avec un équipement mécanique grossier, etc.).

Comme les premières forces d'urgence sur les lieux ne sont généralement pas des unités spéciales (elles sont souvent appelées plus tard), il est important qu'il y ait un groupe de soutien des personnes enchaînnées. En plus des groupes d'arrêt et d'observation ses supporters jouent un rôle important. Leur rôle est d'être les « porte-parole » de l'action face à la police. Il est raisonnable qu'il y ait une ou deux personnes qui contactent directement les forces de l'ordre qui approchent et les informent du type d'action. Le groupe transmet également des informations de « l'extérieur » aux enchaînés, documente la situation, fait du travail de relations publiques et s'occupe de toutes les questions importantes, telles que l'exigence d'une protection suffisante (protection auditive, lunettes de protection, pause) pour l'utilisation des différents appareils.

Les barrages réussis ont souvent duré de nombreuses heures et ont parfois eu de longues conséquences juridiques. Un examen approfondi du matériel, du parcours, des différentes tâches et du moral au sein du groupe, des éventuelles répressions policières, des séquelles juridiques et d'un traitement commun par la suite est donc nécessaire.

L'enchaînement...avec des tuyaux

L'enchaînement à un tuyau est techniquement assez facile. En fonction du lieu de l'action et des mesures antérieures prises par la police, le tuyau peut être enterré sous les rails parallèlement aux traverses dans le ballast ou être utilisé de manière flexible avant l'action. Cependant, enlever le ballast prend du temps avant l'action.



Dans de nombreux cas, deux personnes s'enchaînent avec un seul bras de telle sorte que le travail de la police est rendu plus difficile par la position des corps. Il a été démontré que le travail de flexion de la police sur le tuyau est beaucoup plus compliqué si le tuyau est composé de différentes couches de matériau. Par exemple, on connaît des combinaisons de différents tuyaux métalliques, entre lesquels ont été incorporés du béton ou de la céramique, du papier de verre et du papier goudronné. A l'intérieur des tubes se trouve une barre au milieu de laquelle la serrure est fixée.

On utilise ce que l'on appelle des « bras-sards ». Ils sont très différents dans leur fabrication et sont fait à partir d'un tube, à travers lequel, par exemple, une chaîne de vélo est tirée, à des « brassards » spéciaux en cuir ou des poignets en plâtre, dans lesquels un maillon de chaîne est incorporé. Une surface d'appui large et rembourrée s'est avérée avantageuse et, surtout, agréable pour le bras et le poignet. Il est pratique courante pour les militant.e.s de s'attacher avec un cadenas, qui peut être difficilement rouvert par eux-mêmes. Par expérience la police est beaucoup plus massive et plus énervée si elle suppose que les gens n'ont qu'à « lâcher » ou à ouvrir un mousqueton.



Souvent, les policiers essaient d'abord de vérifier le point fixe exact de la passerelle à l'aide d'un endoscope. Cependant, des tentatives ont également été faites pour couper les menottes des bras avec d'autres outils (par exemple des ciseaux téles-copiques). Tentatives perdues si le diamètre du tube laissait la place pour un bras avec des vêtements mais ne laissait aucune place pour l'équipement de travail de la police.

sur le thème du transport du minerai rapproche l'attention de l'extraction de l'uranium et ouvre ainsi une perspective internationale intéressante pour le mouvement. Un examen plus approfondi de la notion de voies de transport révèle rapidement un autre aspect : la continuité post-coloniale du pillage des pays du Sud global. Ainsi, les conteneurs de fret en provenance de Namibie passent par la France sur les anciennes routes commerciales pour être ramenés en France via l'Allemagne. La cargaison radioactive en provenance du pays africain est déchargée et chargée au « Südwest Kai » dans le port de Hambourg. Cependant, son nom ne fait pas référence à sa situation géographique, mais à l'endroit où les produits coloniaux de l'Afrique du Sud-Ouest (colonisés par l'Allemagne, par exemple la Nanibie) sont arrivés dans la ville hanséatique.



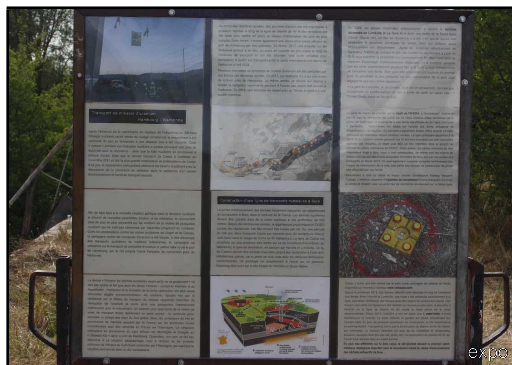


Au cours des dernières années, des journées d'action ont été organisées à plusieurs repri-ses le long de la ligne de chemin de fer et des tentatives ont été faites pour mettre en place un réseau d'observation de plus en plus complet. Entre-temps, il existe égale-ment une observation assez efficace du port de Hambourg par des activistes. En février 2017, une enquête sur les itinéraires publics a eu lieu, au cours de laquelle les passagers le long de l'itinéraire de trans-port en ont été informés. Une autre tentative pour sensibiliser le public aux trans-ports a été le camp international anti-atome de Narbonne à l'été 2018.

Plusieurs transports de concentré de minerai d'uranium ont été perturbés par des blocus ces dernières années. En 2017, par exemple, il y a eu une action de lock-on près de Hambourg. La même année, un blocus sur trépied a stoppé la cargaison rayonnante pendant 4 heures peu avant son arrivée à Narbonne. En 2018, une descente en rappel près de Trèves a conduit à une escale imprévue.



Transport de minerai d'uranium Hambourg - Narbonne

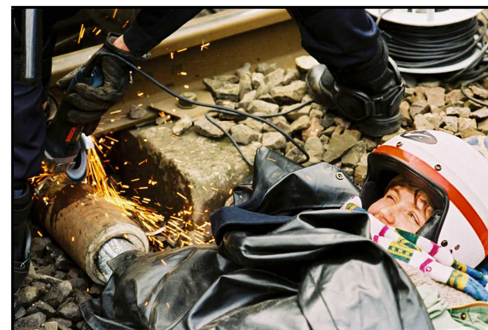


Après l'annonce de la catastrophe du réacteur de Fukushima en 2011que l'énergie nucléaire serait retirée de l'usage commercial, le mouvement a été confronté du jour au lendemain à une situation tout à fait nouvelle. Cette « victoire » primaire sur l'industrie nucléaire a surtout provoqué une crise de légitimité pour la résistance - alors que la folie nucléaire se poursuivait à chaque instant. Bien que le dernier transport de Castor à Gorleben en novembre 2011 ait été la plus grande mobilisation de protestations de Castor à ce jour, le mouvement antinucléaire allemand est devenu inquiétant avec la réouverture de la procédure de sélection dans la recherche d'un centre d'enfouissement et l'arrêt de transport associé.



Afin de faire face à la nouvelle situation politique dans le domaine nucléaire et d'ouvrir de nouvelles possibilités d'action et de médiation, le mouvement s'est de plus en plus concentré sur les maillons de la chaîne de production nucléaire qui ne sont pas concernés par l'abandon progressif du nucléaire. Outre les protestations contre les usines nucléaires de Lingen et de Gronau, la campagne contre les transports d'uranium a été lancée. A titre d'exemple des transports quotidiens de matières radioactives, la campagne se concentre sur le transport de concentré d'uranium (« yellow cake ») via le port de Hambourg, par le rail jusqu'à l'usine française de conversion près de Narbonne.

La devise « Prévenir les déchets nucléaires avant qu'ils ne se produisent » ne doit pas cacher le fait que dans les zones minières - surtout en Namibie et au Kazakhstan - l'extraction et la lixiviation de la roche radioactive ont déjà causé d'énormes dégâts environnementaux. Au contraire, l'accent mis par la résistance



La seule façon d'enlever les enchaînés est d'ouvrir le tuyau au milieu et de couper la chaîne directement. Selon le type de verrouillage, il faut alors demander des unités spéciales avec équipement technique. Même les équipements lourds tels que les fléchisseurs, les marteaux pneumatiques, les perceuses, les ciseaux et les chalumeaux de coupe peuvent être utilisés directement.

L'enchaînement...sur un bloc de béton

Un enchaînement beaucoup plus complexe est celui du bloc de béton dans la plate-forme de la voie. La structure d'un tel bloc se compose généralement d'un ou de plusieurs tubes à bras (comme décrit sous « Tuyau »), qui sont ensuite fixés dans le béton. Pour le desserrage, il faut demander une unité technique de la police, puisqu'il faut d'abord enlever la masse de béton pour arriver ensuite aux tuyaux proprement dits et donc au dispositif d'ancrage. En plus d'une grande perte de temps, il est également nécessaire d'utiliser des machines spéciales. Les applications de ce blocus ont montré que le blindage par l'incorporation de différents matériaux dans le bloc de béton rend le travail des forces d'urgence beaucoup plus difficile. Par exemple, des grilles métalliques, des morceaux de pneus de voiture, divers types de caoutchouc, des jantes de voiture (sur la face inférieure du tube) et des plaques de goudron. Les tubes des bras étaient



généralement entourés de nombreuses pièces métalliques ou de plusieurs tubes concentriques de diamètre croissant, les espaces entre eux étant à nouveau remplis de béton. La position des tuyaux joue également un rôle, car ces blocs de béton sont souvent conçus pour plusieurs personnes.



Comme on sait que le béton met beaucoup de temps à durcir complètement, la production d'un tel bloc est plus longue. C'est une énorme réussite de placer un tel bloc bien caché sous le ballast entre les rails et de ne laisser aucune trace.



Dans certains cas, on a appris que les contrôles de police sur des tronçons de voie avaient trouvé de tels blocs à l'avance et que le verrouillage avait été rendu inutilisable afin d'empêcher l'action. Mais les nombreuses actions de ce type dans le mouvement anti-Castor, dont certaines ont duré jusqu'à 21 heures, montrent que c'est tout à fait possible.

L'enchaînement...en pyramide

La pyramide est une technique de blocage très efficace, utilisée à l'origine pour les barrages routiers. Un blocage au moyen d'une pyramide est complexe dans sa préparation et sa fabrication. Il se compose de deux pyramides en béton, l'une à l'intérieur de l'autre, chacune avec des éléments tubulaires pour les bras, au centre desquels se trouvent des nervures pour fixer le brassard. Contrairement au bloc de béton, cependant, la pyramide n'est pas rigide parce que ses deux parties ne sont pas reliées. Lorsque la pyramide est verticale, les bras peuvent être insérés. Dès qu'il est déplacé, l'angle de passage du bras change. Il est donc beaucoup plus difficile, voire impossible, pour les pompiers



RÉSISTANCE AUX TRANSPORTS NUCLÉAIRES

Présent et À Venir



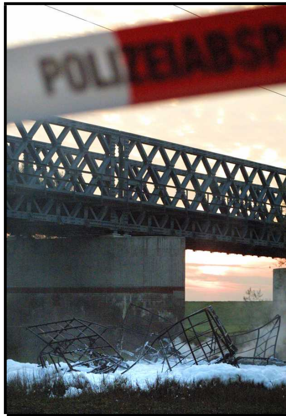


Section grue de chargement :



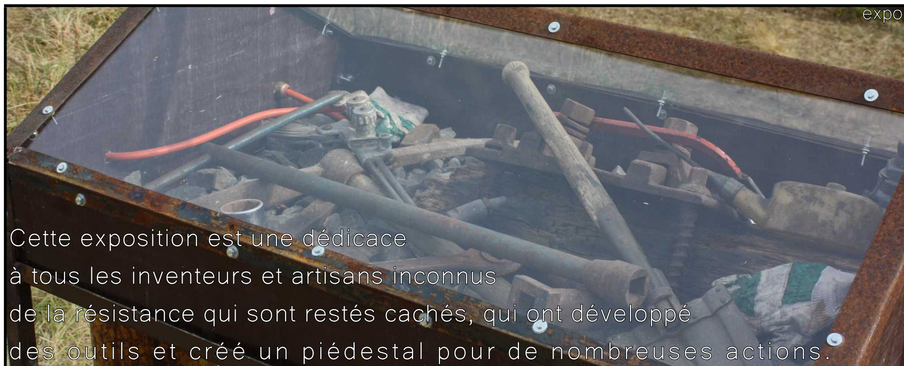
En 1995, il y a eu une attaque contre la grue de chargement Castor à Dannenberg. Des chalumeaux de coupe ont été utilisés pour couper plusieurs poutres de la grue. L'image symbolique n'est pas apparue : La grue ne s'est pas fléchie, car la tour était coincée. Néanmoins, l'objet a dû être complètement remplacé et les dommages se chiffraient par millions.

« L'énergie nucléaire est une technologie de pont » (extrait de l'accord de coalition du gouvernement allemand 2009)



En 2000/01, le pont de Seerauer a été rénové sur la dernière section de voie avant la station de chargement de Dannenberg. La nouvelle construction visait directement à l'aptitude pour les transports lourds de l'industrie nucléaire vers Gorleben. Le pont n'a jamais été utilisé pour le transport de Castor. Et peu avant le transport annoncé, une remorque lourdement chargée a brûlé directement sous la structure en acier et en béton. Bien que le pont soit resté debout, l'énorme dégagement de chaleur a tellement détruit la voie qu'il a dû être complètement démoli et reconstruit.

Dans tous ces cas, les enquêtes policières ont été vaines !



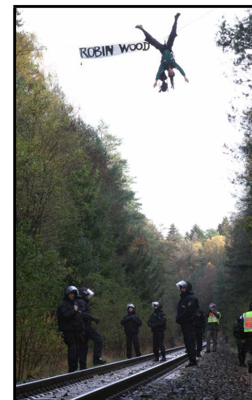
d'y travailler, car un déplacement du matériau causerait des blessures considérables aux bras des maillons de la chaîne.

Un exemple d'un blocus de ce type dans la rue est une action contre une marche nazie à Bad Nenndorf en 2010 : la police l'a finalement dissoute en poussant une plaque sous toute la construction et les manifestants, en poussant le tout sur le bord de la route. Cependant, ce n'est pas (si facilement) possible sur le rail. Lors du dernier transport de Castor à Gorleben en 2011, les manifestants se sont libérés après 14 heures de blocage et la police a dû expliquer qu'ils n'avaient eût aucunes possibiltées pour lever le blocus.

Le barrage grâce à l'escalade

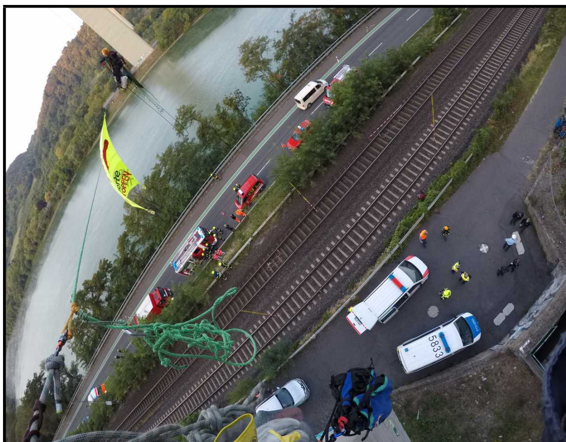


Une autre forme de blocage, qui est généralement gérée par l'équipe de secours en hauteur de la police et qui prend donc beaucoup de temps et d'efficacité, est le rappel ou le blocus d'escalade. Cette forme d'action est particulièrement bien connue dans le contexte des métiers de l'arbre. Avec de tels blocages ferroviaires, une ou plusieurs personnes - d'une traversée entre deux arbres ou d'un pont - s'attachent un peu et empêchent ainsi le train de continuer son voyage.



Pour une telle action, il est extrêmement important de traiter à l'avance les structures de câbles, la science des matériaux, les techniques d'escalade ainsi que les conditions de tension de la ligne aérienne et la sécurité. Il apporte de grands avantages pour acquérir de l'expérience et de la routine dans les opérations individuelles. Une équipe bien préparée est également d'une importance considérable. En plus de la ou des personnes qui grimpent, il doit toujours y avoir une personne ayant de l'expérience en escalade et du matériel d'escalade dans l'équipe de soutien sur place pour des raisons de sécurité, afin de pouvoir intervenir d'une manière efficace et protectrice si nécessaire.

Le matériel de fixation (harnais, corde, mousqueton, élingues...) ne doit en aucun cas être endommagé et doit être contrôlé à nouveau peu avant l'action. La descente en rappel par-dessus les rails n'a également lieu que lorsque le train est à l'arrêt.



Malgré ces précautions de sécurité, lors d'un transport, il est arrivé que le Castor continue de rouler après un court laps de temps, alors que la personne était toujours suspendue au pont sur les rails. Il est également arrivé à maintes reprises que la police ait autorisé un tel blocus et qu'elle ait accepté les blessures des militant.e.s. .

Des barrages à l'aide de trépiers

Une autre forme de barrage consiste en un trépied, dans lequel (dans la plupart des cas) une personne « s'accroche » à une structure composée de trois longues perches avec une ceinture. Cette forme de désobéissance civile est de plus en plus utilisée dans les actions (en particulier dans le mouvement environnemental), par exemple dans l'occupation des champs génétiques.

Les trois poteaux sont intégrés dans une tour à trois pieds en les reliant par la partie supérieure. Les poteaux métalliques sont souvent utilisés pour la construction (dans ce cas, il s'agit généralement de poteaux d'échafaudage). Mais aussi des troncs d'arbres, qui ont été construits à l'aide d'une corde selon le principe du trépied, peuvent être utilisés. Lors de l'érection, il est important de s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour le montage et l'érec-



Sabotage plus spécifique



Termite :

Les rails de chemin de fer sont en acier trempé. La surface de roulement, en particulier, est également « forgée » de manière quasi permanente par le passage régulier du train, qui pèse des tonnes. Cela signifie que les rails ne peuvent pas être usés avec des méthodes de soudage conventionnelles (électrode, oxycombustible, gaz de protection) ! A l'exception d'un procédé de soudage chimique basé sur la combustion d'un mélange métallique appelé termite. Le mélange d'oxyde d'aluminium et de ferro3 (rouille rouge) nécessite une température d'inflammation d'au moins 1200°C, pour des températures de combustion pouvant atteindre 5000°C. L'application industrielle des termites est principalement connue pour la construction de la voie ferrée elle-même et sert à souder les différentes lignes de chemin de fer.

La résistance a également entrepris à plusieurs reprises des tentatives (plus modestes) de s'emparer de cet agent à des fins de sabotage. La dernière tentative a été documentée en 2011 lors du transport Castor dans le Wendland : Lors d'un incendie de termites, un profilé d'acier a été grillé sur le champignon du rail. Malgré quelques « expériences » de ce genre, l'efficacité des termites dans le domaine ferroviaire est restée jusqu'à présent un rêve et un mythe du mouvement antinucléaire. Reste à savoir si cela est dû à sa complexité, ou si la capacité de liquéfier l'acier est un « fantaisme de toute-puissance des militant.e.s ».

Inondation :



La photo montre la seule tentative réussie parmi plusieurs tentatives visant à saper l'itinéraire de transport Castor entre Dannenberg et l'installation de centre d'entreposage de Gorleben. L'enquête médico-légale a montré qu'une conduite d'eau principale était raccordée à l'aide d'une « lance à eau » et qu'à partir de là, une autre conduite était posée sous la voie de transport. Plusieurs fois, la voie ferrée a été sabotée avec cette technique.

Direction de la Police du Nord
case postale 1312, 23876 Hanovre



Direction de la Police
Basse-Saxe
- Département des crimes à motivation politique -

Journal fictif d'un déroulement possible d'action

Dans la nuit du 29.02.2019, un incendie criminel s'est produit sur les câbles de signalisation des chemins de fer allemands sur la ligne ferroviaire Berlin-Hambourg au kilomètre 1312, ce qui a gravement perturbé l'exploitation.

Tout d'abord, le(s) auteur(s) a(ont) ouvert une plaque de recouvrement du puits de câbles à l'aide d'un outil à levier (tournevis ou similaire) pour accéder aux câbles de signaux **(1)**. D'autres plaques ont été enlevées pour fournir suffisamment d'oxygène à la source de l'incendie **(2)**. Un morceau de métal placé sur les câbles a probablement dû assurer qu'il y a un court-circuit lorsque l'isolant du câble a fondu **(3)**. Un feu a ensuite été mis en place dans le conduit de câbles et s'est enflammé **(4)**. L'auteur* s'est échappé sans être détecté.

Une fois l'enquête médico-légale terminée sur les lieux du crime, l'exploitation ferroviaire pourrait reprendre dans une certaine mesure. Jusqu'à la fin des travaux de réparation, les trains sont guidés par un signal manuel. Selon un expert de la Deutsche Bahn AG, les annulations de trains provoquées par l'incident avaient toutefois entraîné des irrégularités dans l'horaire, dont le traitement pourrait entraîner des retards de plusieurs semaines. Les voyageurs ferroviaires n'ont à aucun moment été mis en danger, car le tronçon de voie était automatiquement fermé au trafic ferroviaire en cas de défaillance de la signalisation.

Aucune lettre d'appui n'a encore été reçue. Comme il n'est pas exclu qu'il y ait un lien avec les prochains transports Castor, c'est la sûreté de l'Etat policier qui s'est chargée de l'enquête.

Signé

XXX

O. Hüpps

Commissaire de police

bâtiment de service	**horaires de bureau**	**n° de téléphone**	**Email**
Rue d'embuscade 12 29475 Gorleben	lun. au ven. 09:00-12:00	05841-1312	violence-policière@basse-saxe.de

tion et que les pieds sont bien en place. Il s'est avéré idéal d'avoir tout préparé le plus près possible du lieu d'action. Des points d'ancrage fixés à l'avance à l'extrémité supérieure (par exemple à l'aide d'une boucle de sangle) sont utilisés pour fixer la ceinture. La personne qui se trouve dans la ceinture empêche l'enlèvement « simple » de la construction. Comme pour tous les blocages avec des moyens techniques, une bonne préparation et un bon examen du matériel sont également nécessaires.

Selon la hauteur du trépied et la nature du terrain, des plates-formes élévatrices ou des véhicules (p. ex. un camion de pompiers)qui s'approchent suffisamment haut de la ou des personnes, sont habituellement utilisés pour faire descendre les activist.e.s en toute sécurité. Cependant, il y a eu des cas où les services d'urgence ont simplement essayé d'emporter un trépied.

Barrages matériels



Cette catégorie comprend toutes les formes de ferraille posée sur des rails, mais aussi les arbres abattus et des méthodes plus sophistiquées (par exemple l'utilisation du béton). Même dans la construction de barricades, comme dans les constructions à enchaînement, le mélange des matériaux rend difficile de trouver l'outil approprié pour les enlever.

Les blocus matériels sont utilisés, par exemple, pour défendre les actions de sabotage avant les taureaux, ou comme dernier signal d'arrêt avant une action de blocus (barricade de bois léger).



Une autre façon populaire de rendre plus difficile la levée d'un blocus matériel à court terme est de l'incendier. La grande différence par rapport à d'autres formes de barrage est qu'une fois le blocus mis en place, il peut être retiré de la portée de la police, c'est-à-dire que l'on n'a pas besoin d'utiliser son propre corps.

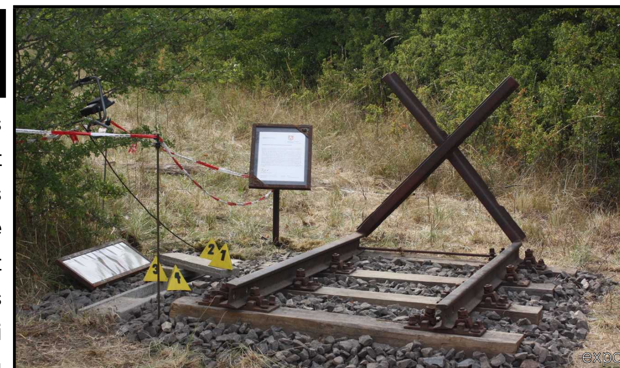
À la mémoire de Sébastien Briat

Le 7 novembre 2004, Sébastien, alors âgé de 22 ans, a été tué dans un accident lors d'un barrage enchaîné organisé contre un transport Castor. Le groupe de Sébastien a entrepris de bloquer le transport La Hague-Gorleben au moyen d'une écluse près du village d'Avricourt (Moselle). Ils avaient posé des tuyaux métalliques sous les voies avec lesquels ils voulaient s'enchaîner, après que le groupe d'observation ait confirmé que l'arrêt du train. Il y a eu une multiplication d'erreurs et d'événements imprévisibles, ce qui a rendu impossible l'arrêt du train. Le groupe d'action, qui se trouvait encore à côté de la voie ferrée à ce moment-là, a été surpris par l'arrivée soudaine du train. Le train a dépassé les activistes dans une courbe à grande vitesse. Sébastien n'a pas gagné suffisamment de distance par rapport à la voie ferrée et a été pris et renversé par l'aspiration d'air du train, causant des blessures mortelles.

Au cours de l'enquête, il s'est avéré que le train avait roulé à une vitesse de près de 100 km/h, soit plus de trois fois la vitesse requise par la réglementation. Le transport Castor n'aurait été autorisé qu'à « circuler au pas », ce qui aurait correspondu à une vitesse de 30 km/h dans la courbe. À l'époque, les hypothèses suggéraient que le train essayait de rattraper le retard de trois heures par une action d'amarrage récente près de Nancy. De plus, l'hélicoptère d'escorte de la police pour l'observation de la route - en fait un signe de l'approche du transport nucléaire - se trouvait à ce moment là à un arrêt de ravitaillement.



Incendies sur les câbles



Les incendies sur des puits de câbles sont largement utilisés par les militant.e.s radicales. Cette méthode est utilisée non seulement dans les batailles antinucléaires, mais aussi pour résister à l'énergie du charbon, par exemple, ou pour perturber le calendrier des événements nazies.

En raison d'une grave attaque sur une jonction de câbles du S-Bahn (train de banlieue) de Berlin en 2011, où non seulement le trafic ferroviaire a été perturbé pendant plusieurs jours, mais aussi les connexions téléphoniques et internet, l'utilisation des puits de câbles Deutsche Bahn par des tiers est connue d'un large public. Sous le pseudonyme « Grollen [grondement] des Eyjafjallajökull », des inconnus avaient perpétré un incendie sur les câbles du S-Bahn berlinois . En référence à l'éruption du volcan islandais « Eyjafjalla-jökull » en 2010, dont l'énorme nuage de poussière avait paralysé le trafic aérien pendant des jours dans toute l'Europe, les activistes du « Eyjafjallajökull » ont voulu frapper la « normalité » de la ville et établir un signal d'alarme.

Ce qu'ils ont proclamé comme une « interruption délibérée de l'ornière populaire au service d'une capitale », symbole des exportations d'armes, de la politique nucléaire, de la catastrophe écologique et du contrôle des migrations, a ensuite fait l'objet de débats très controversés dans le contexte du débat sur le ralentissement de l'économie. L'intention d'imposer les conséquences des attentats (retards, longs délais d'attente) aux personnes de l'extérieur et de les forcer à s'arrêter dans leur vie (professionnelle) quotidienne a non seulement suscité l'incompréhension, mais a également suscité l'accusation d'arbitraire et de paternalisme dans le débat.

Au-delà de cette controverse : L'interruption de l'approvisionnement en électricité, des flux de biens ou de données, dans le but de perturber le fonctionnement de la logique capitaliste ou l'infrastructure de l'ordre dirigeant, a toujours été une forme de résistance. Ces dernières années, cela a permit une nouvelle inspiration à l'ère de la numérisation.

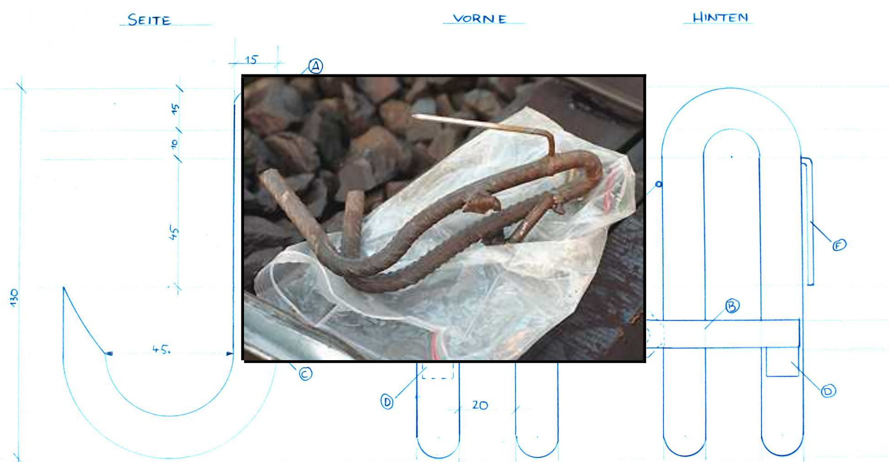




Du côté français, les enquêtes sur l'association malfaiteur (correspondant au § 129 allemand) ont abouti à une petite communauté rurale dans le village de Tarnac. L'affaire était particulièrement explosive car les accusés étaient accusés non seulement de sabotage mais aussi d'être les auteurs de plusieurs écrits communistes-insurrectionnels sous le pseudonyme de « Comité invisible ». Les textes (dont le plus connu est probablement « L'Insurrection qui vient ») sont la base d'une variation philosophique qui, après le premier ouvrage « L'appel », est qualifiée l'appelisme et qui, en plus de nombreuses critiques (justifiées), a attiré l'attention bien au-delà des scènes politiques. En 2018 - plus de dix ans plus tard - « l'affaire Tarnac » est entendue au tribunal. Dans les procédures, qui ont fait l'objet d'une grande attention médiatique, les méthodes d'enquête illégales et la falsification d'éléments de preuve par les autorités deviennent évidentes. Le procès se termine par un acquittement.

Une autre possibilité de paralyser le trafic ferroviaire : la mise à la terre de la ligne aérienne de contact avec les rails. Les cheminots de la Deutsche BahnAG l'ont pratiqué pour mettre fin à une opération d'escalade et pour récupérer un crochet pour caténaires découverte à un stade précoce.





Beaucoup de gens, comme nous, se sont sentis personnellement touchés par le décès de Sébastien, qui fût un choc. Les blocages du transport Castor à Gorleben en 2004 se sont malgré tout poursuivis, en deuil, et révolté.

De nombreux militant.e.s ont tirés différentes conclusions de cet événement dramatique. Cela a fortement influencé la poursuite des blocus des voies, particulièrement en France.

Nous nous souvenons encore de lui, et nous pensons toujours à sa famille et à ses amis. Et nous avons beaucoup appris. Son histoire fait partie de la nôtre, de l'histoire du mouvement antinucléaire. L'histoire de Sébastien est intimement liée à celle de certains habitants de la Meuse. Dans un probable futur de blocages ou d'actions sur les voies, contre le transport de déchets nucléaires vers Bure, il faut lui laisser sa place et son importance.



Die, die sterben, die werden weiter leben,

in unseren Kämpfen, unseren Herzen sowieso.

Die, die leben, die müssen weiter kämpfen.

Nos mortes continuerant à vivre

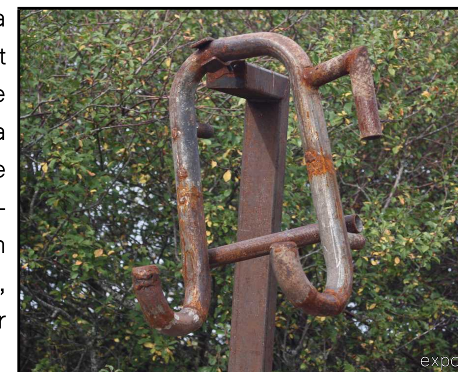
dans nos cœurs et nos luttes.

Nous vivantes nous continuerans la lutte.

SABOTAGE



Fonction et mode d'action :



Le collecteur de courant de la locomotive s'accroche à la griffe et l'entraîne sur la ligne aérienne, ce qui arrache les suspensions de la ligne et immobilise finalement le câble sur le toit du train - un court-circuit survient. Même si le frein d'urgence est serré immédiatement, la ligne aérienne est détruite sur au moins un kilomètre.

Après plusieurs attentats, les porte-parole du chemin de fer ont publiquement confirmé qu'il n'y a aucun danger pour les passagers ou le personnel du train si cette technologie est utilisée « correctement ».

Symbole du mouvement antinucléaire radical militant :

La renommée du crochet pour caténaires tient moins à son caractère novateur qu'aux diverses tentatives (infructueuses) du gouvernement pour rapprocher son utilisation à des fins « terroristes » et discréditer ainsi le mouvement antinucléaire.

A la fin des années 1990, une série d'attaques contre des lignes aériennes dans le cadre de transports nucléaires vers Gorleben a donné lieu à une enquête approfondie sur la création d'une organisation criminelle en vertu du § 129a. Près de 1000 militant.e.s antinucléaires du Wendland et de plusieurs villes allemandes ont été pris pour cible par les organes répressifs. Bien des années plus tard, le procès, connu sous le nom de « crochet pour caténaires d'or » d' après la manifestation de solidarité du même nom, a été abandonné sans résultat.

La procédure la plus connue aujourd'hui dans le domaine de l'utilisation des crochets pour caténaires est sans doute l'« affaire Tarnac » : en novembre 2007, les lignes aériennes de plusieurs lignes ferroviaires en Allemagne et en France ont été sabotées. Les attentats étaient dirigés contre les transports Castor de La Hague à Gorleben et visaient à commémorer la mort du jeune militant antinucléaire Sébastien Briat en 2004.

Crochet pour caténaires



L'invention de le crochet pour caténaires est une petite révolution dans l'histoire de la recherche de moyens efficaces de sabotage ferroviaire. Un morceau de métal discret, placé au bon endroit, détruit la ligne aérienne d'une ligne de chemin de fer avec la même puissance qu'un train pesant des tonnes !



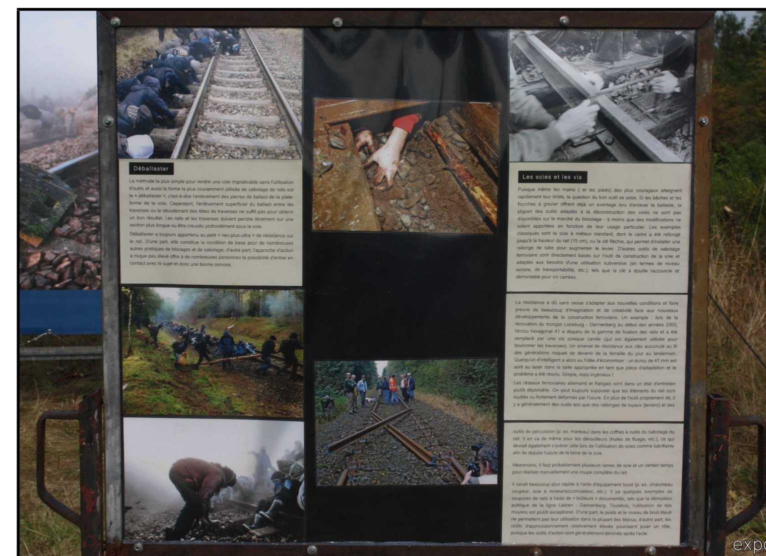
La première utilisation d'un crochet a été documentée aux Pays-Bas au début des années 1990 et a été dirigée contre les transports d'armement de l'OTAN dans le cadre de la Première Guerre en Irak. Plus tard, elle s'est répandue surtout dans la résistance antinucléaire.

Fabrication et manutention :

Un acier rond de 2 à 3 cm d'épaisseur est plié en forme appropriée ou soudé avec soin. La stabilité de la construction est d'une grande importance pour la sécurité des personnes qui se tiennent debout, car de puissantes résistances agissent en cas d'impact. De plus, une barre de chute mobile fixe la griffe sur la ligne aérienne de contact pour éviter qu'elle ne soit projetée vers l'avant.

Le crochet pour caténaires est suspendue à un pont de la ligne aérienne de contact au moyen d'une ligne de pêche ou bien suspendue à la voie au moyen de tuyaux en PE insérés les uns dans les autres. Le support fixe sur le côté de la griffe est utilisé pour la suspension. Il est important que la griffe soit dans le sens opposé du sens de la marche afin d'attraper correctement le collecteur de courant.

Le travail en contact avec la ligne aérienne sous tension exige un degré élevé de prudence. Afin d'éviter tout risque de choc électrique lors de la fixation d'une griffe, une action doit, par exemple, être arrêtée en cas de pluie ou même de brouillard.



Déballaster

La méthode la plus simple pour rendre une voie impraticable sans l'utilisation d'outils et aussi la forme la plus couramment utilisée de sabotage de rails est le « déballaster », c'est-à-dire l'enlèvement des pierres de ballast de la plate-forme de la voie. Cependant, l'enlèvement superficiel du ballast entre les traverses ou le dévoilement des têtes de traverses ne suffit pas pour obtenir un bon résultat. Les rails et les traverses doivent pendre librement sur une section plus longue ou être creusés profondément sous la voie.

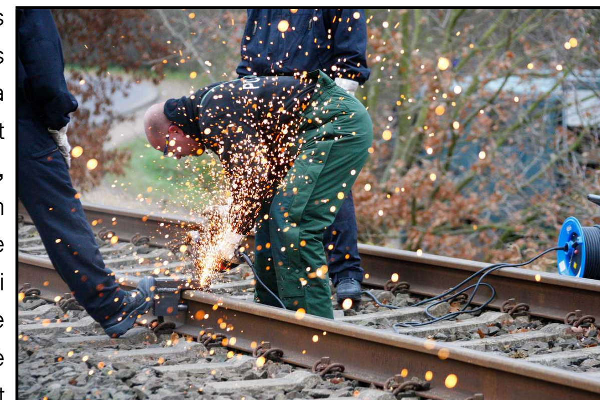


Déballaster (ou aussi appelé « gravier ») a toujours appartenu au petit « nec-plus-ultra » de résistance sur le rail. D'une part, elle constitue la condition de base pour de nombreuses autres pratiques de blocages et de sabotage, d'autre part, l'approche d'action à risque peu élevé offre à de nombreuses personnes la possibilité d'entrer en contact avec le sujet et donc une bonne osmose.



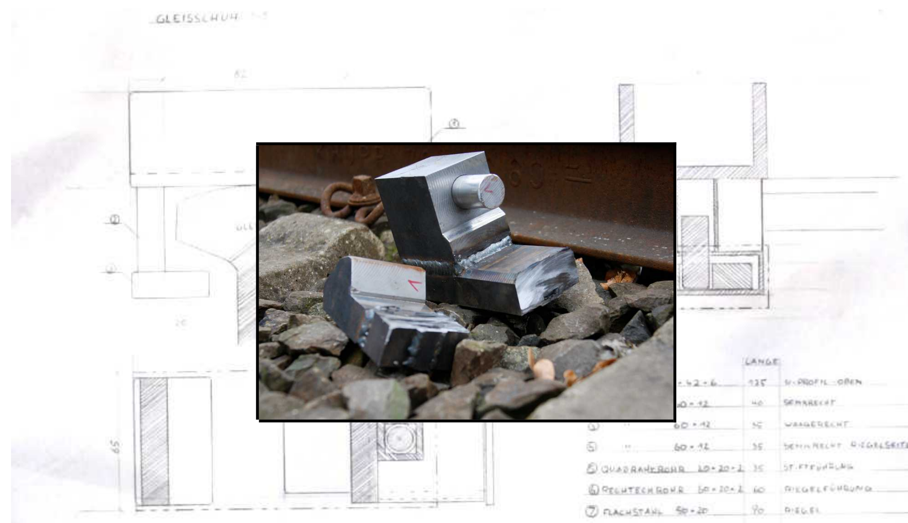






Bien que l'utilisation des sabots pour rails dans les transports Castor vers la région du Wendland soit largement documentée, nous ne savons pas en quelle année remonte cette charmante invention. Quoi qu'il en soit, le modèle présenté ici a été utilisé avec succès pendant plusieurs années et a connu une popularité croissante. Certains policiers expérimentés ont réussi à déverrouiller un sabot pour rail attaché à la voie lors d'un transport Castor au début des années 2000 (également à l'aide de lois physiques simples, que nous ne voulons pas entrer plus en détail ici). Dans tous les cas, le mécanisme de verrouillage de la série suivante était en outre fixé par un ressort. La deuxième génération a ainsi pu résoudre ce problème, mais a perdu un peu du charme de son idée de base, puisqu'il a fallu tendre dès lors le sabot pour rail pour le rendre « tranchant ».





Afin d'éviter cela, des blocs de roulements étaient parfois empilés sous le rail parallèlement à la pompe haute. De cette façon, le cric peut également être fixé une deuxième fois pour plier davantage le rail.

Il y a aussi un exemple de la fin des années 90 où le levier horizontal a été utilisé sur la voie entre Uelzen et Dannenberg, qui avait déjà été fermée et n'a été utilisé que dans des cas exceptionnels pour le transport par roulette : plusieurs traverses ont été enlevèes le ballaste et sciées en morceaux au milieu. Ensuite, les lignes de chemin de fer séparées ont été écartées à l'aide de leviers. Cela signifiait que l'écartement des voies sur quelques mètres des rails autrefois parallèles n'était plus tout à fait correct. Il n'y a pas de limites à l'imagination lors du cintrage de rails.

Sabot pour rails



Le sabot (d'arrêt) de rail - ou aussi appelé « crochet de rail » - appartient à proprement parler à la famille des blocages matériels, car son utilisation empêche le train de poursuivre son voyage, mais en soi, il ne cause aucun dommage supplémentaire à la voie. Cependant, en raison de sa sophistication technique, nous avons tendance à l'attribuer à des pratiques de sabotage.

Il s'agit essentiellement d'un « U » soudé à partir de profils en acier, qui entoure le champignon du rail. Une fois monté sur le rail, il ne peut plus être desserré et doit être enlevé par flexion. Ceci est assuré par un système de verrouillage mécanique basé sur les lois de la gravité : le loquet qui serre le sabot pour rails a un trou de diamètre d'un goujon encastré dans le cadre. Si le boulon est poussé vers l'intérieur, il glisse dans le trou et verrouille le mécanisme. Pour déverrouiller à nouveau le sabot pour rails, il faudrait le retourner, ce qui est empêché par le rail.

Les scies et les vis

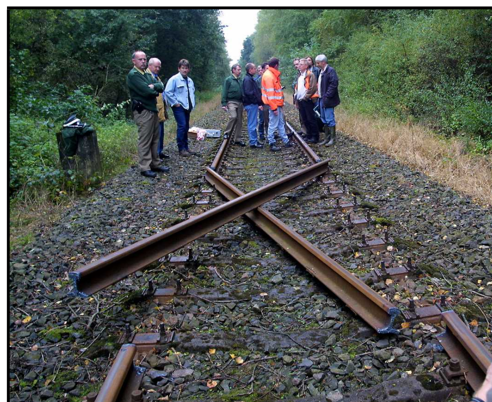
Puisque même les mains (et les pieds) des plus courageux atteignent rapidement leur limite, la question du bon outil se pose. Si les bêches et les fourches à gravier offrent déjà un avantage lors d'enlever le ballaste, la plupart des outils adaptés à la déconstruction des voies ne sont pas disponibles sur le marché du bricolage - à moins que des modifications ne soient apportées en fonction de leur usage particulier. Les exemples classiques sont la scie à métaux standard, dont le cadre a été rallongé jusqu'à la hauteur du rail (15 cm), ou la clé fléchie, qui permet d'installer une rallonge de tube pour augmenter le levier. D'autres outils de sabotage ferroviaire sont directement basés sur l'outil de construction de la voie et adaptés aux besoins d'une utilisation subversive (en termes de niveau sonore, de transportabilité, etc.), tels que la clé à douille raccourcie et démontable pour vis carrées.



La résistance a dû sans cesse s'adapter aux nouvelles conditions et faire preuve de beaucoup d'imagination et de créativité face aux nouveaux développements de la construction ferroviaire. Un exemple : lors de la rénovation du tronçon Lüneburg - Dannenberg au début des années 2000, l'écrou hexagonal 41 a disparu de la gamme de fixation des rails et a été remplacé par une vis conique carrée (qui est également utilisée pour boulonner les traverses). Un arsenal de résistance aux clés accumulé au fil des générations risquait de devenir de la ferraille du jour au lendemain. Quelqu'un d'intelligent a alors eu l'idée d'économiser : un écrou de 41 mm est sorti au laser dans la taille appropriée en tant que pièce d'adaptation et le problème a été résolu. Simple, mais ingénieux !

Les réseaux ferroviaires allemand et français sont dans un état d'entretien plutôt déplorable. On peut toujours supposer que les éléments du rail sont rouillés ou fortement déformés par l'usure. En plus de l'outil proprement dit, il y a généralement des outils tels que des rallonges de tuyaux (leviers) et des outils de percussion (p. ex. marteau) dans les coffres à outils du sabotage du rail. Il en va de

même pour les dérouilleurs (huiles de fluage, etc.), ce qui devrait également s'avérer utile lors de l'utilisation de scies comme lubrifiants afin de réduire l'usure de la lame de la scie. Néanmoins, il faut probablement plusieurs lames de scie et un certain temps pour réaliser manuellement une coupe complète du rail.



Il serait beaucoup plus rapide à l'aide d'équipement lourd (p. ex. chalumeau coupeur, scie à moteur/accumulateur, etc.). Il ya quelques exemples de coupures de rails à l'aide de « brûleurs » documentés, tels que la démolition publique de la ligne Uelzen - Dannenberg. Toutefois, l'utilisation de tels moyens est plutôt exceptionel. D'une part, le poids et le niveau de bruit élevé ne permettent pas leur utilisation dans la plupart des blocus, d'autre part, les coûts d'approvisionnement relativement élevés pourraient jouer un rôle, puisque les outils d'action sont généralement éliminés après l'acte.

Levier et coude

Outre les « techniques de démontage » décrites ci-dessus, le cintrage des rails est un autre moyen d'endommager durablement les voies. Ceci a souvent été réalisé à l'aide de levier, par exemple en poussant un tronc d'arbre sous la voie ballastée, puis en soulevant ou en poussant l'autre extrémité. Parfois, le boulonnage était desserré sur une section plus longue avant d'utiliser cette méthode.



Une voie ferrée courbée ne peut pas être courbée à sa forme d'origine, mais doit être remplacée !



Le levier du rail au moyen d'un cric hydraulique est beaucoup moins gourmand en énergie et en personnel. Ici aussi, le desserrage précédent du raccord vissé semblait avoir du sens, en fonction de la force de levage. Cependant, des expériences documentées avec un cric de camion de 10 tonnes ont montré que le rail peut également être soulevé de la plate-forme de la voie avec les traverses. Cela a non seulement permis de gagner beaucoup de temps, mais cela a également eu un effet plus impressionnant. Par conséquent, les dommages causés et donc l'effet de blocage étaient les mêmes.

Dans une autre documentation sur une campagne menée en 2001, il apparaît clairement que le ballast a été enlevé entre deux traverses à un point tel que le cric se trouvait sous le rail. Pour une meilleure stabilité, l'outil a été posé sur une plaque en bois : des forces énormes agissent lorsque le rail est soulevé et que la pièce traitée est mise sous tension. Il y a un risque de se coincer et de se blesser aussi bien lorsque le cric est abaissé que lorsqu'il glisse de manière inattendue !

